



RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

Referencia: RECs 04/21 y 05/21

Fecha: 22 de febrero de 2021

Antecedentes

El viernes 29 de enero de 2021, la tripulación de la aeronave PIPER PA-28-181, matrícula EC-JMT, operada por el Real Aeroclub de Tenerife, compuesta por un instructor y un alumno piloto, realizó un vuelo de instrucción con origen en el Aeródromo de la Gomera y destino el Aeródromo de Tenerife Norte.

En un momento del vuelo el instructor decidió simular un aterrizaje en emergencia por fallo de motor, también simulado, en una vía abierta al tráfico de vehículos. Durante la ejecución de esta maniobra, la aeronave colisionó con un tendido eléctrico. Según informó el instructor, no observaron pérdida de control de la aeronave y continuaron el vuelo con normalidad.

Los dos ocupantes de la aeronave resultaron ilesos. La aeronave sufrió daños en el estabilizador vertical y el cable del tendido eléctrico se seccionó.

La investigación A-002/2021, abierta por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, ha constatado, a través de entrevistas realizadas a instructores del Real Aeroclub de Tenerife, que esta maniobra se había practicado en ocasiones anteriores como parte de la formación impartida por la organización.

Discusión

El Manual de Formación del Real Aeroclub de Tenerife y su anexo D, "Libro de Instrucción del Alumno (Syllabus)", hace referencia a los ejercicios en el aire del programa de instrucción de vuelo para la licencia PPL(A). En el ejercicio 16 sobre aterrizaje forzoso sin potencia y en el 17, sobre aterrizaje de precaución, se instruye al alumno sobre la selección del área de aterrizaje, contemplándose en este último un aeródromo normal, un aeródromo en desuso o un campo ordinario y, en ningún caso, una carretera abierta al tráfico de vehículos.

En el momento del accidente, la aeronave se encontraba sobrevolando la autopista TF-1 en el sur la isla de Tenerife a la altura del km 44, sentido norte, con el propósito de simular un aterrizaje en emergencia en la autopista. De las entrevistas con los dos instructores se ha podido constatar que esta maniobra había sido practicada en ocasiones anteriores y que estas operaciones eran conocidas por el departamento de seguridad de la organización.

La práctica de esta maniobra no se contempla en el syllabus y, por tanto, no está autorizada. El mero planteamiento de su realización durante un vuelo de instrucción,



podría generar, además, la falsa percepción en los alumnos-piloto de que se trata de una maniobra segura y aceptable.

Cabe considerar, además, el Reglamento de Ejecución (UE) Nº 923/2012 de la Comisión de 26 de septiembre de 2012, en sus apartados SERA.3105 y SERA.5005 f) que hacen referencia a las alturas mínimas de los vuelos según las reglas de vuelo visual (VFR) y de acuerdo con lo establecido en los artículos 5 y 33 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, se pueden autorizar vuelos VFR por debajo de las alturas y márgenes prescritos en el requisito SERA.5005 f) para los vuelos de entrenamiento de aterrizajes en emergencia, que podrán operar hasta una altura mínima de 50 m (150 ft) bajo ciertas condiciones.

En este sentido, la aeronave se encontraba a una altura estimada de 20 m y más concretamente realizando la recuperación de la maniobra en fase de ascenso y pasando por debajo del cable superior del tendido cuando el estabilizador vertical colisionó con el cable provocando daños graves a la aeronave, como se muestra en la siguiente fotografía.



Daños en el estabilizador vertical de la aeronave



El cable resultó seccionado y cayó cerca de vehículos estacionados, en una zona de tránsito de vehículos y personas. Como consecuencia, se produjeron cortes de suministro eléctrico en la zona.

Esta práctica no autorizada de simulación de aterrizaje en una carretera ha motivado que se traspasaran los límites inferiores de altura de vuelo establecidos en el Reglamento de Ejecución (UE) Nº 923/2012.

En definitiva, la operación ha representado un riesgo elevado para la seguridad de la misma y con una alta probabilidad de sufrir un accidente mortal.

Conclusiones

Dado que en este accidente se ha estado muy cerca de que se produjeran víctimas mortales, por la práctica de una maniobra no autorizada y contraria a la seguridad operacional, como es la simulación de un aterrizaje en carretera, y a su vez se trata de una práctica conocida por el Real Aeroclub de Tenerife, la CIAIAC emite con carácter urgente, dos recomendaciones de seguridad:

REC 04/21: Se recomienda al gerente responsable del Real Aeroclub de Tenerife, como organización de formación, que adopte todas las medidas a su alcance para evitar que se practiquen maniobras no autorizadas y cuya ejecución resulta contraria a la seguridad operacional, contribuyendo a generar una falsa percepción en los alumnos de que este tipo de maniobras son seguras y aceptables, cuando en realidad ponen en riesgo la vida, tanto de los ocupantes de la aeronave, como de las personas en superficie.

REC 05/21: Se recomienda a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, como autoridad supervisora, que incremente la supervisión sobre el Real Aeroclub de Tenerife, como organización de formación, con especial atención a las maniobras de simulación de emergencias, a fin de garantizar que continúa reuniendo todos los requisitos normativos para proseguir con su actividad.