

RESUMEN DE DATOS
LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Sábado, 26 de abril de 2008; 12:50 h local¹
Lugar	Vistabella del Maestrazgo (Castellón)

AERONAVE

Matrícula	EC-FYP
Tipo y modelo	CESSNA 172 RG
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING O-360-A1F6
Número	1

TRIPULACIÓN
Piloto al mando

Edad	53 años
Licencia	Piloto privado de avión PPL(A)
Total horas de vuelo	513 h
Horas de vuelo en el tipo	513 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			2
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Destruída
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Privado
Fase del vuelo	Maniobrando – Vuelo a baja altura

INFORME

Fecha de aprobación	19 de noviembre de 2008
---------------------	--------------------------------

¹ La referencia horaria en este informe es la hora local. Para obtener la hora UTC hay que restar dos unidades a la hora local.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Descripción del suceso

El avión CESSNA 172-RG de matrícula EC-FYP había partido del Aeródromo de Castellón con tres personas a bordo para realizar un vuelo local.

El piloto comentó que durante el ascenso posterior al despegue le costó bastante ganar altura, y que a continuación puso rumbo noroeste y llegó hasta el macizo de Peñagolosa (1.813 m), al oeste de la localidad de Vistabella del Maestrazgo, que dista 43 km en línea recta del aeródromo de partida. Desde allí se dirigió a una pista forestal situada 5 km al norte del pueblo que tiene 900 m de longitud y designación 12-30, con el propósito de conocerla y familiarizarse con ella. Sobrevoló la pista con rumbo 300°, a una altura aproximada de 300 ft sobre el suelo, intentando mantener una altitud constante y con una velocidad de 100 kt. Cuando alcanzó la cabecera 12, notó una ráfaga de viento de dirección sur y como el avión se hundía.

El avión impactó con la parte inferior del fuselaje contra un árbol que tenía una altura aproximada de 16 m y que estaba situado 250 m después del final de la cabecera 12 y en la prolongación del eje de la pista. El piloto comentó que trató de remontar el vuelo tirando del volante hacia atrás con fuerza y moviendo la palanca de gases al máximo. Finalmente la aeronave cayó al terreno 30 m más adelante del punto del primer impacto, en una zona arbolada y durante la caída mantuvo una actitud horizontal y el ala nivelada.



Figura 1. Fotografía del estado final de la aeronave

El piloto también informó que en el momento del accidente la carga de combustible estimada era de 150 l (lo que equivaldría a una masa de 106 kg).

Los tres ocupantes resultaron ilesos y abandonaron la aeronave por sus propios medios.

1.2. Información sobre el entorno

La pista forestal se encuentra 5 km al norte de la localidad de Vistabella del Maestrazgo. Su orientación es 12-30 y está situada al oeste del parque natural de Peñagolosa (perteneciente al Sistema Ibérico), el cual se extiende de norte a sur y alberga un bosque mediterráneo en el que predominan distintas especies de pinos dependiendo de la altitud del terreno.

La cabecera 12 está en un punto de coordenadas 40° 20' 04" N – 0° 18' 19" W y tiene una altitud de 1.157 m (3.795 ft). La cabecera 30 está en un punto de coordenadas 40° 19' 48" N – 0° 17' 47" W a una altitud de 1.113 m (3.651 ft). Tiene una longitud de 900 m y una pendiente del 5%. Al este de la pista se extiende una amplia rambla, y al oeste, en la zona donde ocurrió el accidente, el terreno asciende ligeramente hasta altitudes de 1.171 m (3.841 ft), para luego descender de nuevo hasta el valle del río Monleón.

El día del accidente la temperatura existente en la zona era alrededor de 20 °C.



Figura 2. Vista aérea de la pista forestal de Vistabella del Maestrazgo

1.3. Inspección posterior al incidente

El pino contra el que golpeó la aeronave se podía ver desde la cabecera 12 de la pista, en la dirección de vuelo. En su copa había quedado enganchado parte del estabilizador horizontal (ver fotografía de la figura 3).



Figura 3. Fotografía del estabilizador en la copa

El resto del avión estaba situado 30 m más adelante y el eje longitudinal había quedado orientado a 290°, prácticamente paralelo a la dirección de la pista.

El avión había volcado sobre el lado derecho, los planos estaban arrancados desde el encastre y habían quedado paralelos al eje longitudinal.

El plano izquierdo había quedado con la zona del intradós hacia arriba.

La célula presentaba a lo largo de su longitud varias roturas a flexión que se habrían producido al golpear contra el suelo cayendo con una actitud plana. El cono de la hélice estaba muy deformado, y las dos palas presentaban cierta torsión que indicaría que en el momento del accidente giraban con potencia. La cabina estaba muy deformada, pero el panel de instrumentos no había resultado demasiado afectado. El altímetro marcaba 3.800 ft.

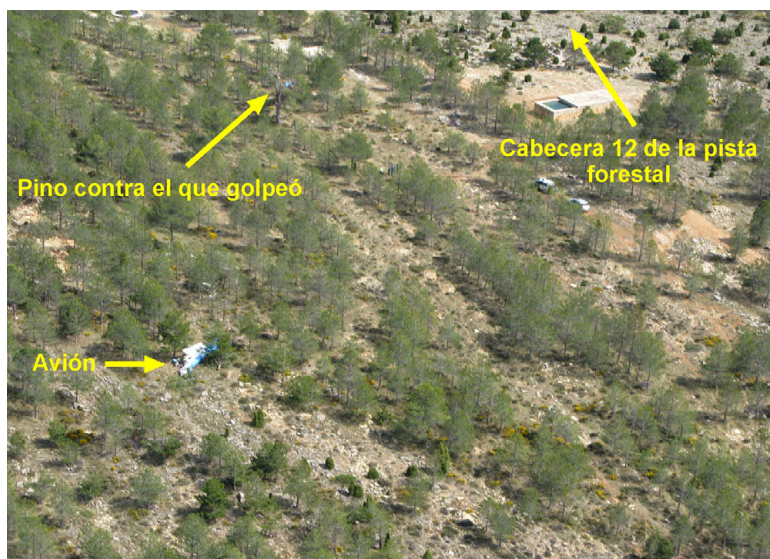


Figura 4. Vista aérea de la ubicación de los restos

La palanca de gases estaba en su posición de máxima potencia, la de paso de la hélice en posición de paso fino y la de mezcla en posición de mezcla rica.

La palanca de *flaps* marcaba la posición máxima (30°), pero no se pudo contrastar con la posición real de las

superficies, ya que ambos planos estaban rotos y no había continuidad en los cables de mando.

2. ANÁLISIS

El piloto declaró que sobrevoló la pista manteniendo una altitud constante. La diferencia de cotas entre el lugar donde inició la pasada, la cabecera 30 (1.113 m.), y el sitio donde sobrevino el impacto (1.171 m.) indican que la aeronave perdió 58 m de altura a lo largo de los 1.150 m. que separaban ambos puntos. El piloto quizás no llegó a percibir que el terreno tenía una elevada pendiente (el 5%) y que en realidad, manteniendo la altitud de vuelo constante por referencia al altímetro, estaba perdiendo altura.

Cuando el piloto advirtió la existencia del árbol intentó ascender, pero no tuvo tiempo de conseguir el régimen de ascenso que le permitiera librar ese obstáculo.

3. CONCLUSIONES

El accidente tuvo como causa la pérdida de conciencia de la situación² por parte del piloto que le llevó a no advertir que la variación de la pendiente de la pista y del terreno que había en la prolongación del eje le había hecho perder demasiada altura. Ello le condujo a que observara demasiado tarde la existencia de un obstáculo y no le fuera posible conseguir un régimen de ascenso adecuado para franquearlo.

² La toma de conciencia de la situación se define como la habilidad de seguir de cerca los sucesos significativos en orden de prioridad y a las condiciones reinantes en el entorno del tema (Manual de Investigación de Accidentes. Parte IV. Primera edición 2003. Doc 9756. OACI).