



ALERTA DE SEGURIDAD

ANS 01/07
8 de mayo de 2007

DESPLAZAMIENTO DEL ASIENTO DEL PILOTO DURANTE LA ROTACIÓN – Cessna C-172

Dirigido a: Operadores de aviación general, técnico de mantenimiento

Durante el despegue, justo en el momento de la rotación, el asiento del piloto se desplazó bruscamente hacia atrás, hasta salirse de sus rieles. La aeronave subió con una actitud pronunciada hasta alcanzar los 200 pies, entró en pérdida y se precipitó a tierra. El piloto perdió la vida y la aeronave se destrozó por el impacto y el fuego posterior. Existe evidencia de que este tipo de falla es común entre este tipo de aeronaves.

El 15 de junio de 2004, una aeronave monomotor Cessna 172 se accidentó en el Aeropuerto de Trinidad-Bolivia, de acuerdo a las declaraciones de varios testigos presenciales, incluidos los controladores de la torre de control que se encontraban frente al lugar del accidente, la aeronave efectuó una carrera de despegue normal, pero durante la rotación la aeronave emprendió un ascenso mucho más pronunciado que lo normal, con un ángulo de cabeceo excesivo. Al alcanzar aproximadamente 200 pies de altura, presumiblemente por efecto de una pérdida aerodinámica (stall) la aeronave se inclinó bruscamente hacia el lado izquierdo e impactó el terreno, en la calle auxiliar de rodaje, con una actitud de nariz abajo de casi 90 grados. El piloto, único ocupante de la aeronave, perdió la vida en el accidente y la nave fue consumida por el fuego.

Durante la investigación del accidente, se pudo conocer, que debido a que las aeronaves Cessna 172 no están equipadas con una puerta de carga, el pasaje, así como la carga deben ingresar a la aeronave por la puerta del piloto. Para facilitar las tareas de carga y descarga, principalmente de equipaje y carga de gran volumen, algunos operadores de este tipo de aeronaves removieron el tope de seguridad que se encuentra en las rieles de los asientos y que evita que el asiento se desplace más allá de un límite. La ausencia de estos topes de seguridad provocaron que, durante el despegue, el asiento del piloto se desplace tanto que las patas traseras llegaron a salirse de sus rieles. Desde esta posición, y debido al consecuente desplazamiento del centro de gravedad, es imposible que el piloto recupere el control positivo de su aeronave.

Durante la investigación se evidenció también que este no es un problema nuevo y que ha ocurrido muchas veces, en todo el mundo, con distintos resultados.



Por tanto, y debido al alto riesgo que representa para la seguridad de las operaciones se pide a todos los operadores, de cualquier tipo de aeronave, que de forma INMEDIATA, verifiquen la existencia de los topes de seguridad de las rieles de los asientos y en su caso dispongan su instalación en el menor plazo.

Asimismo, se les solicita implementar las siguientes medidas de seguridad:

1. *Modificar el procedimiento de inspección previa al vuelo para asegurar la presencia y seguridad de los topes de las rieles antes de cada vuelo.*
2. *Modificar las listas de verificación “antes del despegue” para que incluyan un ítem para verificar la posición y seguridad del asiento antes de despegar.*
3. *Al verificar la posición del asiento, efectuar movimientos enérgicos hacia delante y hacia atrás para verificar que el asiento se encuentra debidamente trabado en sus rieles.*
4. *Durante el rodaje, efectuar la prueba de los frenos a una velocidad que permita verificar que el asiento se encuentra seguro.*
5. *Verificar el cumplimiento del Boletín de Servicio SEB89-2 de Cessna.*

La investigación concluyó que el accidente fue el resultado de la combinación de los siguientes factores:

1. *Pérdida de control inducida por una pérdida aerodinámica.*
2. *Desplazamiento hacia atrás del centro de gravedad producido por un desplazamiento del asiento del piloto mas allá de sus límites.*
3. *Remoción de los topes de seguridad de las rieles de los asientos.*
4. *Incumplimiento de Boletín de Servicio SEB89-2*
5. *Apresuramiento del piloto para llegar a su destino antes de la puesta del sol.*
6. *Diseño de las listas de verificación del fabricante.*
7. *Cultura de seguridad pobre en las operaciones de aviación general.*
8. *Relación excesivamente desproporcionada entre producción y protección en las operaciones de aviación general.*
9. *Control insuficiente por parte de la Autoridad Aeronáutica.*

ACLARACION: ESTA ALERTA DE SEGURIDAD SOLAMENTE PRETENDE PONER EN CONOCIMIENTO DE LA COMUNIDAD AERONAUTICA PROBLEMAS IMPORTANTES DE SEGURIDAD. ESTA ALERTA NO IMPLICA UN PROCEDIMIENTO OBLIGATORIO NI REPLAZA NINGUNA DETERMINACION EMITIDA POR CUALQUIER AUTORIDAD, AGENCIA O FABRICANTE.