

Traducción de inglés a español (apartado 3.1 del Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional)

3.1 National organization and appropriate authority

3.1.1 Each Contracting State shall establish and implement a written national civil aviation security programme to safeguard civil aviation operations against acts of unlawful interference, through regulations, practices and procedures which take into account the safety, regularity and efficiency of flights.

3.1.2 Each Contracting State shall designate and specify to ICAO an appropriate authority within its administration to be responsible for the development, implementation and maintenance of the national civil aviation security programme.

3.1.3 Each Contracting State shall keep under constant review the level of threat to civil aviation within its territory, and establish and implement policies and procedures to adjust relevant elements of its national civil aviation security programme accordingly, based upon a security risk assessment carried out by the relevant national authorities.

Note.— Guidance material regarding threat assessment and risk management methodologies can be found in the Aviation Security Manual (Doc 8973 — Restricted).

3.1.4 Each Contracting State shall require the appropriate authority to define and allocate tasks and coordinate activities between the departments, agencies and other organizations of the State, airport and aircraft operators, air traffic service providers and other entities concerned with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme.

3.1.5 Each Contracting State shall establish a national aviation security committee or similar arrangements for the

purpose of coordinating security activities between the departments, agencies and other organizations of the State, airport and aircraft operators, air traffic service providers and other entities concerned with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme.

3.1.6 Each Contracting State shall require the appropriate authority to ensure the development and implementation of a national training programme for personnel of all entities involved with or responsible for the implementation of various aspects of the national civil aviation security programme. This training programme shall be designed to ensure the effectiveness of the national civil aviation security programme.

3.1.7 From 1 July 2013, each Contracting State shall ensure the development and implementation of training

programmes and an instructor certification system in accordance with the national civil aviation security programme.

3.1.8 Each Contracting State shall ensure that the appropriate authority arranges for the supporting resources and

facilities required by the aviation security services to be available at each airport serving civil aviation.

3.1.9 Each Contracting State shall make available to its airport and aircraft operators and air traffic service providers operating in its territory and other entities concerned, a written version of the appropriate parts of its national civil aviation security programme and/or relevant information or guidelines enabling them to meet the requirements of the national civil aviation security programme.

Traducción de español a inglés (Resumen del suceso y el apartado 1.1 del Informe Técnico A-032/2019 de la CIAIAC)

Resumen del suceso:

El viernes 19 de julio de 2019, la aeronave Piper PA-28-140, matrícula EC-GDC, despegó del aeropuerto de Madrid - Cuatro Vientos (LECU) para realizar un vuelo local con destino el mismo aeropuerto.

Durante el vuelo de vuelta, mientras sobrevolaba el municipio de Villarrubia de Santiago (Toledo), el motor comenzó a vibrar con una disminución importante de revoluciones y la aeronave perdió altura sin posibilidad de recuperación.

Ante esta situación, el piloto declaró emergencia, aterrizando sobre un campo de maíz cercano.

Tanto el piloto como su acompañante sufrieron lesiones leves.

La aeronave resultó con daños importantes.

La investigación ha determinado que la causa del accidente fue la realización de una toma de emergencia fuera de campo, en un maizal, debido a la pérdida de potencia en vuelo del motor.

El informe no contiene recomendaciones de seguridad operacional.

1.1. Antecedentes del vuelo

El 19 de julio de 2019, la aeronave Piper PA-28-140, propiedad de M Aerospace Fly, S.L., con matrícula EC-GDC, fue alquilada por un piloto y su acompañante con objeto de realizar un vuelo privado local con origen y destino el aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos (LECU), sobrevolando el embalse de Buendía.

El piloto realizó la correspondiente comprobación pre-vuelo sin observar nada anormal. La aeronave se encontraba a la salida del taller de mantenimiento después de una revisión rutinaria. Comprobó los niveles de aceite y combustible, así como su estado, no observando restos de agua u otros elementos, y rellenando ambos depósitos.

Arrancó el motor a las 10:00 hora local, y el despegue se realizó sobre las 10:30 h debido a la congestión de tráfico que había en ese momento en el aeropuerto.

La prueba de motor fue correcta y el despegue se realizó sin novedad. Se dirigieron hacia el Embalse de Buendía con objeto de sobrevolarlo y retornar al aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos (LECU).

El vuelo se realizó sin ninguna incidencia hasta que aproximadamente a las 12:30 hora local, cuando la aeronave se encontraba a unos 3500 ft, empezó a vibrar y las revoluciones del motor disminuyeron en unas 600 rpm, situándose a unas 1900/2000 rpm. La velocidad era de aproximadamente 85 kts, el vuelo era recto y nivelado, sin flaps y con mando de potencia avanzado para obtener entre 2300 y 2350 rpm y mantener el nivel de vuelo.

El piloto intentó recuperar la situación según su testimonio, poniendo aire alternativo, conectando la bomba de combustible y cambiando de tanque, así como, empobreciendo la mezcla. Transcurridos unos segundos el motor recuperó algunas rpm, pero pocos segundos después volvieron a disminuir por lo que el piloto decidió quitar el calefactor del carburador, manteniendo la mezcla pobre. Al comprobar que la situación no se recuperaba la volvió a poner rica.

Ante la imposibilidad de mantener la altitud, el piloto declaró MAYDAY en la frecuencia de emergencia mientras buscaba un campo apropiado donde realizar un aterrizaje de emergencia. Tras valorar los campos del entorno, eligió el que le pareció de mayores dimensiones y que desde el aire creyó que era de hierba alta.

Realizó la aproximación controlada con la aeronave en configuración de flaps 3 y justo antes de tomar tierra, cortó motor y mezcla, aterrizando sobre un maizal.

El piloto y el pasajero sufrieron lesiones leves, pudiendo salir por su propio pie de la aeronave y contactar con los servicios de emergencia del 112.

La aeronave sufrió daños importantes.