

SUSCRÍBETE 

ACCIDENTES MILITARES >

Una corriente de viento provocó que un avión militar se saliera de la pista en Jaca en 2019

El juez castrense exonera al piloto del accidente de un C-295 en unas maniobras de la UME que causó heridas a 10 militares



00:56

Un avión de la UME se sale de la pista durante un simulacro

Estado en que quedó el avión del Ejército del Aire tras salirse de la pista en Jaca, en 2019.

**MIGUEL GONZÁLEZ**

Madrid - 08 NOV 2021 - 19:52 CET



Una corriente de viento descendente de más de 10 nudos (18,5 kilómetros por hora) fue el principal desencadenante del accidente que un avión C-295 del [Ejército del Aire](#) sufrió [el 3 de abril de 2019 cuando aterrizaba en el aeródromo de Santa Cilia \(Jaca, Huesca\)](#), con un balance de 10 militares heridos, aunque pudo acabar en catástrofe. El juez togado militar central número 2 ha exonerado al piloto del aparato, entonces capitán y hoy comandante, por considerar que “la causa más inmediata y probable” del siniestro no fue el factor humano, sino “un conjunto de circunstancias” entre las que destaca la mencionada.

El avión de transporte de Airbus participaba en unos ejercicios de la [Unidad Militar de Emergencias \(UME\)](#) en plenos Pirineos durante los cuales tenía que realizar un aterrizaje y despegue en el aeródromo de Jaca, simulando una misión de aeroevacuación. El avión, que descendía a una velocidad elevada aunque dentro de los límites, tocó tierra antes del inicio de la pista, sobre una pendiente de ascenso (4%), golpeando con un escalón de siete centímetros en la zona pavimentada, lo que hizo que colapsara el tren principal derecho. El aparato volvió un instante al aire para entrar de nuevo en pista y la recorrió prácticamente hasta el final antes de salirse por su lado derecho y acabar en el cauce de un arroyo. Todos los pasajeros (cuatro de la tripulación y seis de la Unidad Médica de Aeroevacuación) resultaron heridos y varios fueron hospitalizados, pero ninguno sufrió lesiones graves.

El piloto no era un novato: acumulaba 3.256 horas de vuelo (2.360 de ellas con ese modelo de avión) y tenía experiencia en aterrizar en pistas más difíciles y cortas, “mucho peores”, en palabras de un testigo. Sin embargo, jamás había aterrizado en ese aeródromo y, en la aproximación final, pudo sufrir la “ilusión óptica” de estar volando más alto de lo que lo hacía, lo que llevó a la tripulación a tomar una senda de planeo demasiado prolongada y realizar una recogida tardía.

“El viento reinante en la zona y las características de la misma pudieron haber originado una descendencia [corriente de aire vertical] durante la última fase del vuelo, mientras que las oscilaciones de cabeceo del avión pudieron provocar que tocara tierra”, señala el auto. El juez, basándose en el informe de la Citaam (Comisión de Investigación Técnica de Accidentes de Aeronaves Militares), plantea la existencia de la corriente de aire como hipótesis, pero el piloto declaró que el viento vertical hizo aumentar la velocidad de descenso “de una manera incontrolada”. Y Enaire, el gestor de navegación aérea, incluyó por primera vez en su guía VFR (siglas inglesas de “reglas de vuelo visual”) de diciembre de 2019, meses después del accidente, una alerta sobre el aeródromo de Santa Cilia, advirtiendo de “la posibilidad de encontrar descendencias en corta final con viento superior a 10 kts [nudos]”.

El abogado del piloto, [Antonio Suárez Valdés](#), subrayó que el copiloto tampoco advirtió que estuvieran volando bajo, por lo que probablemente sufrió la misma ilusión óptica que el comandante; y que, al tratarse de una pista muy estrecha y corta, este tenía que apurar la toma en la cabecera de la pista para no superar el escaso margen de seguridad con el que contaba, de solo 35,5 metros.

El auto concluye que “el piloto actuó en todo momento de acuerdo con los protocolos establecidos y los conocimientos de los que disponía sobre el aeródromo”, por lo que excluye la imprudencia y acuerda el archivo de las diligencias al no apreciar indicios de delito.

SOBRE LA FIRMA