

## RESUMEN DE DATOS/DATA SUMMARY

<b><u>LOCALIZACIÓN/LOCATION</u></b>			
Fecha y hora/Date and time	Miércoles, 14 de marzo de 2001; 18:10 horas		
Lugar/Site	Vitigudino (Salamanca)		
<b><u>AERONAVE/AIRCRAFT</u></b>			
Matrícula/Registration	EC-CUX		
Tipo y modelo/Type and model	Piper PA-36-285		
<b><u>MOTORES/ENGINES</u></b>			
Tipo y modelo/Type and model	Lycoming IO-720-D1CD		
Número/Number	1		
<b><u>TRIPULACIÓN/CREW</u></b>			
<b><u>Piloto al mando/Pilot in command</u></b>			
Edad/Age	38 años		
Licencia/Licence	Piloto comercial de avión		
Total horas de vuelo/Total flight hours	740 horas		
Horas de vuelo en el tipo/Total flight hours on type	Sin datos		
<b><u>LESIONES/INJURIES</u></b>			
	<b>Muertos/Fatal</b>	<b>Graves/Serious</b>	<b>Leves/Minor</b>
Tripulación/Crew			1
Pasajeros/Passengers			
Otras personas/Third persons			
<b><u>DAÑOS/DAMAGES</u></b>			
Aeronave/Aircraft	Importantes		
Otros daños/Third parties	Ninguno		
<b><u>DATOS DEL VUELO/FLIGHT DATA</u></b>			
Tipo de Operación/Operation	Trabajos aéreos – comercial - agricultura		
Fase del Vuelo/Phase of flight	Recorrido de aterrizaje		

## 1.- INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

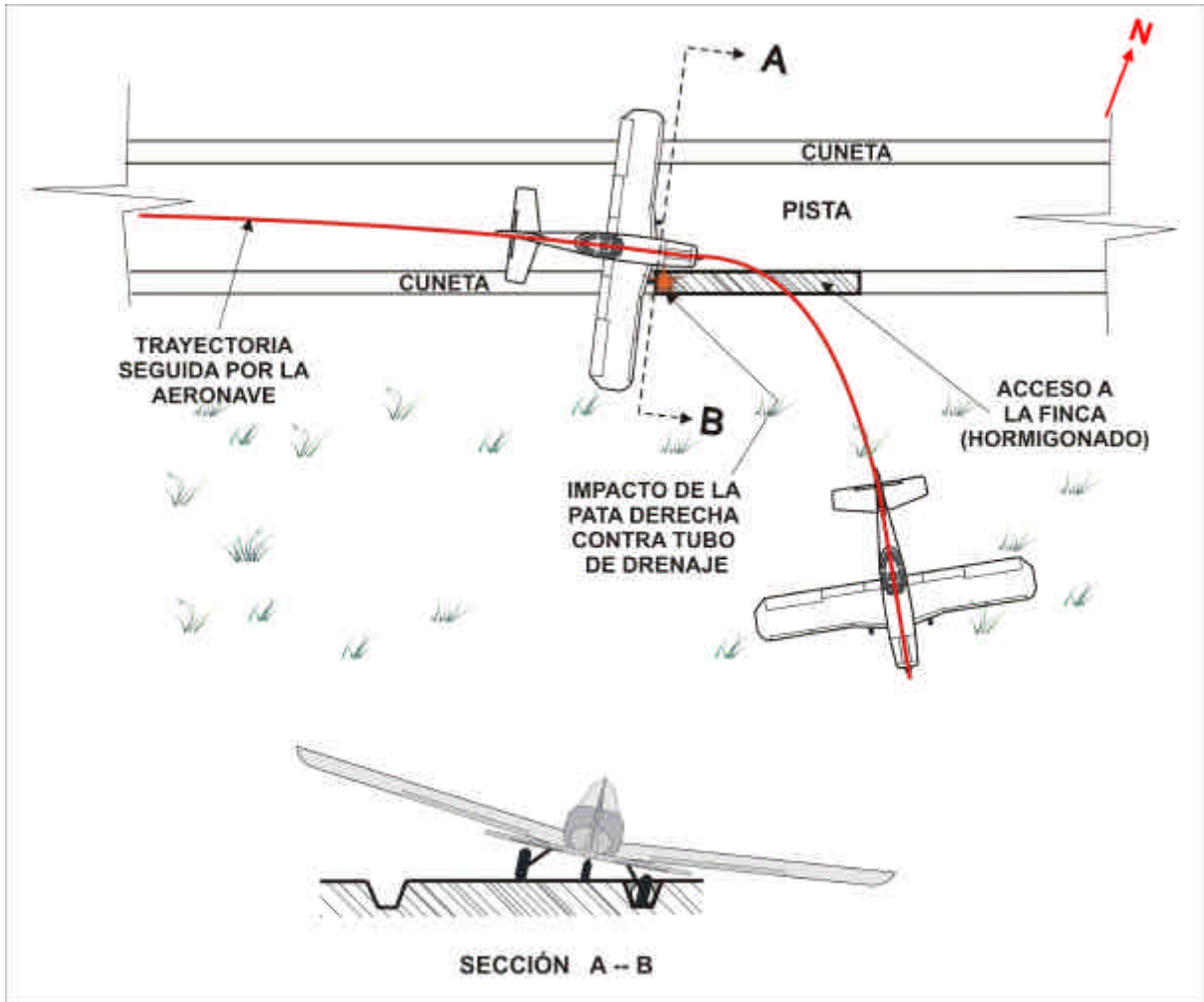
## 1.1.- Descripción del suceso

El piloto estaba trabajando desde varios días antes en la zona de Vitigudino (Salamanca), donde estaba llevando a cabo trabajos de aplicaciones aéreas. Operaba desde un camino del término municipal de Vitigudino que utilizaba como pista eventual.

A ambos laterales del camino discurren sendas cunetas de recogida de agua pluvial, que en algunos tramos están entubadas para permitir el acceso de vehículos a las fincas colindantes.



A las 18:10 hora local del día del evento, la aeronave aterrizó con rumbo noreste en la pista anteriormente citada. Según el testimonio del piloto, instantes después de tomar tierra, perdió el control de la aeronave, desviándose ésta hacia su derecha.



La pata derecha del tren principal de la aeronave se introdujo en la cuneta que discurre a lo largo de ese lateral y continuó rodando por su fondo, hasta que impactó con un tubo de hormigón de uno de los accesos a las fincas, lo que provocó la rotura de dicha pata y el inicio de un brusco giro hacia la derecha, a consecuencia del cual la aeronave atravesó la cuneta y penetró en un terreno de labor.

Dicho terreno había sido arado recientemente, por lo que la tierra estaba sumamente suelta. A causa de ello, la pata izquierda del tren principal de la aeronave se fue clavando y terminó colapsando. La aeronave continuó deslizando sobre la parte inferior del fuselaje hasta que finalmente se detuvo.

### 1.2.- Lesiones a personas

El piloto, único ocupante de la aeronave, resultó ileso.

### 1.3.- Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió exteriormente daños importantes en el tren de aterrizaje principal, hélice y plano derecho.

### 1.4.- Otros daños

No se produjeron más daños.

### 1.5.- información meteorológica

La única información meteorológica de que se dispone es la facilitada por el propio piloto, que indicó que en el momento de producirse el evento no había ráfagas de viento.

### 1.6.- Información sobre la tripulación

El piloto contaba con una licencia española de piloto comercial de avión con validez hasta el 19 de diciembre de 2001 y con una experiencia total de unas 740 horas de vuelo, siendo su experiencia en el tipo de 400 horas.

### 1.7.- Información sobre la aeronave

La aeronave disponía de un certificado de aeronavegabilidad válido y la última inspección de mantenimiento la había pasado siete días antes del accidente.

### 1.8.- Supervivencia

El piloto pudo abandonar la aeronave por sus propios medios.

## 2.- ANÁLISIS

El puesto de pilotaje en la aeronave Piper PA-36 está situado a la altura del borde de salida de los planos, extendiéndose el morro desde este punto hacia delante hasta una distancia de algo más de 3 m. A su vez, el tren de aterrizaje es del tipo de rueda de cola, con una configuración tal que cuando la aeronave está apoyada sobre las tres ruedas del tren, los ojos del piloto quedan casi a la misma altura que el morro de la aeronave.



Esto determina que el campo de visión del que dispone el piloto desde la cabina sea sumamente reducido durante el despegue y el aterrizaje.

Por otra parte, el ancho de vía entre las patas del tren principal de esta aeronave es de 2,65 m., en tanto que el camino en el que estaba operando tenía una anchura de unos 4,5 m., Esto implica que, estando la aeronave perfectamente centrada en la pista, las ruedas del tren principal quedan a menos de 1 m. del borde del mismo. Ello obliga al piloto a estar muy atento durante el recorrido de aterrizaje, ya que es preciso que corrija inmediatamente cualquier desviación de la aeronave respecto al eje de la pista, puesto que en caso de no hacerlo así, cuando reaccione puede ser demasiado tarde.

Dicho lo anterior, es fácil imaginarse el escenario en el que se produjo este incidente: la aeronave tomó tierra y seguidamente comenzó a rodar por la pista; en un momento dado se desvió hacia la derecha, sin que el piloto reaccionara con suficiente celeridad, contribuyendo a ello su reducido campo de visión, para evitar que la rueda derecha se introdujera en la zanja, de donde ya no fue posible sacarla.

### **3.- CONCLUSIONES**

#### **3.1.- Causas**

En este incidente intervinieron tres factores: reducida anchura de la pista eventual, reacción insuficiente del piloto durante el recorrido de aterrizaje ante una posible desviación de la aeronave y escaso campo de visión desde el puesto de pilotaje.