

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

| | |
|--------------|---|
| Fecha y hora | Domingo, 8 de julio de 2001; 12:50 horas |
| Lugar | Aeropuerto de Cuatro Vientos (Madrid) |

AERONAVE

| | |
|---------------|------------------------|
| Matrícula | EC-FPR |
| Tipo y modelo | PIPER PA-38-112 |

Motores

| | |
|---------------|---------------------------|
| Tipo y modelo | LYCOMING O-235-L2C |
| Número | 1 |

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

| | |
|---------------------------|-------------------------------------|
| Edad | 28 años |
| Licencia | Piloto comercial, instructor |
| Total horas de vuelo | 393 horas |
| Horas de vuelo en el tipo | 130 horas |

LESIONES

| | Muertos | Graves | Leves/ilesos |
|----------------|---------|--------|--------------|
| Tripulación | | | 2 |
| Pasajeros | | | |
| Otras personas | | | |

DAÑOS

| | |
|-------------|--|
| Aeronave | Importantes |
| Otros daños | Valla perimetral del aeropuerto |

DATOS DEL VUELO

| | |
|-------------------|---|
| Tipo de operación | Aviación general – Instrucción – Doble mando |
| Fase del vuelo | Aterrizaje – Carrera de aterrizaje |

1.- INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

La aeronave despegó del aeropuerto de Cuatro Vientos para efectuar un vuelo de entrenamiento consistente en una travesía local que tuvo una duración de aproximadamente dos horas y quince minutos. Al realizar el aterrizaje en el mismo aeropuerto, la aeronave sufrió una salida de la pista por la parte izquierda de la misma y acabó deteniéndose fuera del perímetro del aeropuerto (Foto 1).

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

La aeronave sufrió daños importantes en hélice, tren de aterrizaje y estructura en general.

Los valores del viento extraídos del METAR de la 11:00 UTC son de intensidad 7 nudos y dirección 260°. Los valores de viento registrados por el Sistema Integrado de Ayudas Meteorológicas en el momento del accidente fueron de intensidad 7 nudos y dirección 250° para el viento instantáneo, siendo el valor medio en los diez minutos anteriores de 5 nudos y 250° y la racha máxima en los diez minutos anteriores de 10 nudos.

De la declaración del instructor se obtiene la siguiente información,

Que una vez completada la travesía, se realizó la aproximación al mismo aeropuerto de partida, la cual fue efectuada de forma correcta y cumpliendo los requisitos que marcaban las normas aplicables.

La maniobra de recogida fue realizada de forma defectuosa, lo cual ocasionó un bote de la aeronave al tocar el suelo. El instructor tomó los mandos al escuchar que sonaba el avisador de pérdida y bajó el morro para intentar ganar velocidad y recuperar el control de la aeronave.



Foto 1. Estado de la aeronave

La aeronave dio un segundo bote en la pista y se desvió hacia la izquierda sin haber podido recuperar el control sobre la misma. Observó que el plano derecho estaba muy cerca del suelo, por esto y por que estimó que no había tiempo para realizar un motor y al aire, decidió tomar por derecho y renunció a intentar situar la aeronave en la pista.

La aeronave rozó contra la valla de cerramiento del aeropuerto, cayendo inmediatamente a continuación contra el terreno.

Una vez en el suelo y parados procedieron a desconectar las magnetos y a cerrar el interruptor principal. Después abandonaron la aeronave.

2. ANÁLISIS

Del análisis de la situación en el momento del accidente se deduce que la causa más probable del mismo fue una toma dura que ocasionó el bote de la aeronave y la posterior pérdida de control de la misma.