

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Lunes, 30 de julio de 2001; 11:59 horas
Lugar	Aeropuerto de Sabadell (Barcelona)

AERONAVE

Matrícula	EC-FFJ
Tipo y modelo	MOONEY M20J

Motores

Tipo y modelo	TEXTON LYCOMING O-360-A3B6D
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	19 años
Licencia	Alumno piloto
Total horas de vuelo	164 horas
Horas de vuelo en el tipo	31 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	No

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Instrucción – Solo
Fase del vuelo	Aterrizaje

1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

El día 30 de julio de 2001 a las 11:59 hora local, la aeronave Mooney M20J, matrícula EC-FFJ, aterrizó en la pista 13 del Aeropuerto de Sabadell sin advertir su piloto que el tren de aterrizaje no había sido extendido.

La aeronave realizaba un vuelo local de instrucción llevando como único tripulante al alumno piloto. Durante la fase de aterrizaje el alumno olvidó extender el tren lo que produjo que la aeronave aterrizara sobre la parte inferior del fuselaje, desplazándose aproximadamente 150 m por la pista quedando detenida a 500 m de su cabecera.

Los servicios del aeropuerto tuvieron que intervenir en la retirada de la aeronave tras cerrarse al tráfico aéreo.

No se produjeron daños a personas. Los daños a la aeronave fueron importantes y afectaron a toda la zona inferior del fuselaje, hélice y motor.

1.2. Información sobre la aeronave

El manual de vuelo de la aeronave describe, en el apartado del tren de aterrizaje, el sistema de aviso que lleva instalado.

En primer lugar, tiene un sistema de luces con colores, verde para la condición «Tren abajo» y rojo para la condición «Tren inseguro».

El otro sistema es un avisador acústico colocado en la cabina y que actúa cuando el sistema detecta que la palanca de potencia está seleccionada entre 13 y 15 pulgadas de presión de admisión y el tren no está bajado y bloqueado.

Asimismo, dispone de un indicador visual de la posición del tren de aterrizaje, localizado en la parte de atrás de la llave selectora de combustible, que muestra como unas marcas están alineadas cuando el tren está bajado.

2. CONCLUSIONES

Se entiende que estas situaciones son debidas a errores en la aplicación del procedimiento establecido para la maniobra de aterrizaje, generalmente por no llegar a comprobar que el tren se encuentra completamente bajado y asegurado para la toma.