

**LOCALIZACIÓN**

Fecha: **15 JUN 2002** Hora local: **15:10** Provincia: **Málaga**  
 Lugar del suceso: **Campo de ultraligeros de Antequera**

**AERONAVE**

Matrícula: **EC-ZCR** Año: **2000** Categ. / peso: **2.250 Kg. o menos**  
 Marca y modelo: **EMERAUDE CP-301 C**  
 Motores: Núm.: **1** Marca/modelo: **CONTINENTAL C90 14F**

**TRIPULACIÓN**

Piloto al mando (licencia): **Piloto Privado de Avión**  
 Edad: **41** Total horas de vuelo: **250**

**DAÑOS / LESIONES**

Daños a la aeronave: <b>Destruida</b> Otros daños: <b>Ninguno</b>	Lesiones a personas:			
		Muertos	Graves	Leves llesos
	Tripulación		<b>1</b>	
	Pasajeros			
	Otros			

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación: **AVIACION GENERAL-NO COMERCIAL-PLACER**  
 Fase de operación: **DESPEGUE-ASCENSO INICIAL**  
 Tipo de suceso: **ENTRADA EN PÉRDIDA**

**1.- RESEÑA DEL VUELO**

La aeronave Emeraude CP-301 C despegó del campo de ultraligeros de Antequera por la cabecera 10 en presencia de varias personas que seguían la maniobra. Una de ellas disponía de comunicación por radio con el piloto.

La carrera de despegue se produjo sin incidencias. Cuando ganó altura y en la vertical de la cabecera 28, el piloto incrementó el ángulo de asiento e inició un viraje hacia la izquierda. Prácticamente de inmediato, la aeronave viró a la derecha precipitándose contra el suelo con una actitud próxima a la vertical.

Los testigos del accidente se dirigieron hacia el lugar donde se encontraba el piloto, el cual se hallaba con múltiples fracturas que hicieron necesaria la intervención de un helicóptero para su evacuación a un hospital. La aeronave resultó destruida.

Las condiciones meteorológicas eran buenas con viento en calma y buena visibilidad.

## 2.- INVESTIGACIÓN

Tanto el aeródromo como el lugar del accidente se encuentran en una llanura. La pista tiene una longitud aproximada de 830 m. y los edificios del campo se encuentran en las proximidades de la cabecera 10.



La aeronave cayó en una zona cultivada de adormidera, a una distancia de 850 m de la cabecera por la que despegó y poco más de 100 m. a la izquierda de ella.

El piloto sufrió diversos traumatismos que le afectaron a las extremidades inferiores, maxilar y costado derecho del tronco. Durante el vuelo utilizó un cinturón de seguridad de cuatro puntos que soportó los esfuerzos, aunque el soporte trasero sobre el que iba montado se desprendiera del fuselaje.

Los restos de la aeronave, construida de madera, se encontraban boca abajo y la mitad delantera del fuselaje resultó totalmente destruida. La otra mitad, quedó apoyada sobre el extremo del estabilizador vertical sin desperfecto aparente. Los planos se mantenían unidos y desprendidos por la parte inferior de su unión al fuselaje. El motor se desplazó a un metro de la oquedad que se produjo en el impacto contra el suelo.

Los planos se habían golpeado, el derecho tenía un golpe en el borde de ataque y la tela de la que estaba recubierto, al ceder el larguero, dejó un pliegue a lo largo del intradós y extradós. El plano izquierdo tenía un golpe en la punta del plano y suave pliegue en el intradós. En su conjunto, los restos estaban concentrados.

El contacto de la aeronave con el terreno se produjo con la zona del motor y el borde de ataque del semiala derecha.

Entre la documentación recogida por los servicios de rescate figura una hoja con parámetros a tener en cuenta durante el despegue así como otros valores de velocidad de pérdida, planeo, ascenso, crucero, etc.

La aeronave disponía de un certificado de Aeronavegabilidad Especial-Autorización de Vuelo con fecha límite de validez el 10 de julio de 2002 y sin acompañante alguno. Además,

se le había realizado una puesta a punto que comprendió entre otras reparaciones la sustitución del motor por otro nuevo.

El objeto del vuelo era hacer un vuelo de familiarización ya que el piloto era la primera vez que iba a tener contacto con la aeronave y después trasladarse al Aeroclub de Málaga donde tendría su base.

Según las declaraciones de las personas que atendían el campo y que observaron el suceso, la aeronave despegó desde la cabecera donde se encontraban ellos sin ningún problema. El motor se oyó correctamente. A pocos metros de altura la aeronave incrementó el ángulo de asiento y hubo que advertir al piloto para que redujera la pendiente de ascenso. Mientras tanto, éste inició un viraje a la izquierda y se precipitó repentinamente contra el suelo por el costado derecho. En su declaración dan especial énfasis a que en la caída se pudo observar el extradós de los planos y la cúpula de la cabina del piloto. Es de señalar que los testigos estaban familiarizados con el vuelo por ser pilotos habituales.

En la descripción del accidente, el piloto manifestó que después de haber despegado a unos 70 nudos, cuando se encontraba sobre la cabecera 28 miró por la derecha en dirección a los compañeros que le hacían indicaciones sobre “como tenía que volar” y que, posteriormente, no es consciente de lo que sucedió.

### 3.- CONCLUSIONES

El piloto realizaba la primera toma de contacto con este tipo de aeronave de la que únicamente conocía algunos parámetros sobre los que debería fijar su atención.



La secuencia del accidente posiblemente fuera la siguiente, se inicia el vuelo con un despegue normal, casi suave por la altitud alcanzada, en un momento dado, se produce un aumento de la pendiente de ascenso, lo que motivó la llamada de atención por parte de la gente que observaba desde tierra. El piloto inicia un viraje a la izquierda al tiempo que recibe la comunicación desde tierra, cuando se gira hacia la derecha para verlos, según él mismo dice, se precipitó contra el terreno.

Según lo expuesto anteriormente, el desplome pudo ocurrir por la entrada en pérdida a consecuencia de la reducción de velocidad producida por el viraje y el incremento de ángulo de asiento, resultando la reducción crítica debido a la baja velocidad a que volaba (Velocidad de despegue 70 nudos).

La escasa familiarización del piloto con la aeronave pudo contribuir al desenlace de este accidente

El empleo del cinturón de seguridad de cuatro puntos fue vital para la supervivencia del piloto. En primer lugar porque evitó que el piloto se volteara en la cabina cuando la aeronave perdió el control y segundo porque le evitó salir despedido por el impacto sufriendo lesiones más severas de las que tuvo.