

Matrícula: EC-BOF		Año de fabricación: 1968		Categoría/peso: 2.250 Kg. O MENOS	
Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-28-140					
Número de motores / marca y modelo. 1 / LYCOMING O-320-E2A					
Fecha: 07-JULIO-2002		Hora local: 15:10		Provincia: BARCELONA	
Lugar del suceso: AEROPUERTO DE SABADELL					
Lesiones	Muertos	Graves	Leves/Ilesos	Piloto al mando (licencia): ALUMNO PILOTO DE AVIÓN	
Tripulación			1	Edad: 19 / VARÓN	Total horas de vuelo: 45 HORAS
Pasajeros				Tipo de operación: AV. GRAL. – INSTRUCCIÓN – SOLO	
Otros				Fase de operación: ATERRIZAJE	
Daños a la aeronave: IMPORTANTES			Tipo de suceso: APLASTAMIENTO DE PATA DE PROA		

DESCRIPCION DEL SUCESO

El alumno realizaba un vuelo de instrucción bajo las reglas de vuelo visual desde el Aeródromo de Reus al de Sabadell. Según el plan de vuelo presentado, se estimó una duración



aproximada de 45 minutos. Cuando alcanzó el aeródromo de destino se le asignó la pista 13 para el aterrizaje y, a continuación, durante la toma de contacto la aeronave botó varias veces sobre la pista. En el último de los botes la pata de morro colapsó, propiciando que la hélice tocara en el suelo.

La aeronave quedó en la pista y tuvo que ser retirada por el Servicio de Extinción de Incendios.

Las condiciones meteorológicas del aeropuerto eran de visibilidad mayor de 10 kms., con viento de 210º entre 5 y 10 nudos.

El piloto resultó ileso.

INVESTIGACION

Inspeccionada la aeronave se observaron en la pata de morro, entre otras, la rotura de la tijera, vástago de la pata y la horquilla en la que se sitúa la rueda.



El proceso de rotura que pudo seguir la pata fue: La rotura del vástago se produjo por el impacto en uno de los botes, que ocasionó a la vez que la horquilla se doblara. En la recuperación del bote la tijera se abrió quedando separada la rueda de la pata.

La hélice aparecía con la puntas dobladas hacia atrás por el contacto con la pista a régimen poco superior al de ralentí.

La operación de aterrizaje con viento cruzado superior a 4 nudos se instruye en algunas escuelas para esta aeronave conforme al siguiente procedimiento: incrementar la velocidad 5 kias (según flaps); mantener la alineación de la aeronave con el eje de la pista mediante corrección de la deriva; inclinar el plano al viento dependiendo de la intensidad, conservando la presión sobre el pedal contrario; levantar el morro y contactar con la pista primero con la rueda del lado ofrecido al viento y dejar caer la otra rueda. Solo al final se cederá la palanca para que baje la rueda de morro, cuando la aeronave esté segura en tierra.

Teniendo en cuenta que el aterrizaje se produjo en condiciones de viento cruzado aunque con baja intensidad, seguramente dificultó la maniobra al piloto, que por su nivel de adiestramiento no pudo llevar a cabo la operación correctamente.