

**LOCALIZACIÓN**

Fecha: <b>27-SEP-2002</b>	Hora local: <b>14:10</b>	Provincia: <b>MURCIA</b>
Lugar del suceso: <b>AEROPUERTO DE MURCIA - SAN JAVIER</b>		

**AERONAVE**

Matrícula: <b>EC-AMK</b>	Año: <b>1955</b>	Categ. / peso: <b>2.250 Kg. o menos</b>
Marca y modelo: <b>PIPER PA-18-150</b>		
Motores: Núm.: <b>1</b>	Marca/modelo: <b>LYCOMING O-320-A2B</b>	

**TRIPULACIÓN**

Piloto al mando (licencia): <b>PILOTO COMERCIAL DE AVIÓN</b>	
Edad: <b>22</b>	Total horas de vuelo: <b>405</b>

**DAÑOS / LESIONES**

Daños a la aeronave: <b>MENORES</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: <b>AVIACIÓN GENERAL -COMERCIAL- ANUNCIOS AÉREOS</b>
Fase de operación: <b>ATERRIZAJE</b>
Tipo de suceso: <b>PÉRDIDA DE CONTROL EN VUELO</b>

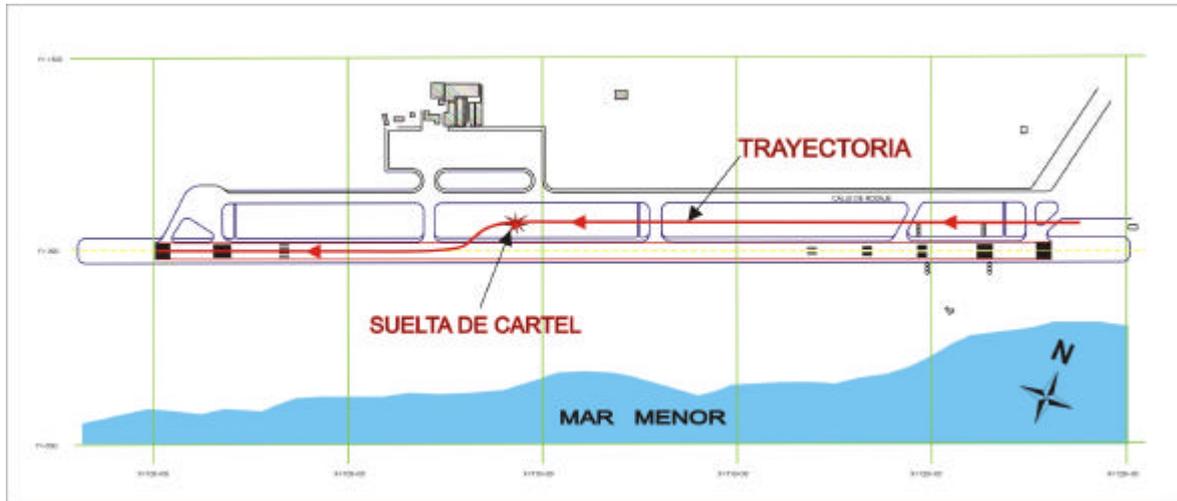
**Descripción del suceso**

La aeronave había despegado del Aeropuerto de Valencia, con la intención de realizar un vuelo publicitario (arrastre de cartel), cuyo destino final era el Aeropuerto de Murcia – San Javier.



El vuelo se desarrolló dentro de los cauces previstos, y una vez finalizado su trabajo, el piloto se dirigió al Aeropuerto de Murcia – San Javier. Realizó la aproximación a la pista 23 de dicho Aeropuerto, sobrevoló el campo de vuelos siguiendo una trayectoria situada entre la pista y la calle de rodaje paralela, con la intención de efectuar la suelta del cartel previamente al aterrizaje, lo que hizo aproximadamente a la altura del terminal (veáse croquis). A continuación viró a la izquierda para

colocarse sobre la pista y aterrizar en el tramo de ésta que quedaba. Cuando la aeronave se encontraba sobre la pista, el piloto perdió su control y la aeronave cayó sobre ésta, impactando contra ella con cierta violencia con la rueda derecha, y a continuación comenzó a rodar sobre la misma, consiguiendo el piloto detenerla antes de rebasar su extremo.



A consecuencia de todo ello, la aeronave sufrió daños en la pata derecha del tren principal y la hélice, resultando el piloto ileso.

### Análisis

Los Metar's del Aeropuerto de Murcia – San Javier, correspondientes a las horas anterior y posterior al incidente, son los siguientes:

**1200 14006KT 120V190 7000 FEW030 25/19 Q1018 NOSIG**, cuyo significado es: observación realizada a las 14:00 hora local, viento de dirección media 140° y 6 nudos de intensidad, durante los 10 minutos anteriores a la observación la variación total de la dirección del viento ha estado comprendida entre los 120° y los 190°, visibilidad horizontal de 7.000 metros, nubosidad de 1 a 2 octas con base de las nubes a 3.000 pies, temperatura de 25° C y punto de rocío 19° C, QNH 1018, sin cambio pronosticado para las dos horas siguientes.

**1300 18008KT 140V210 9999 FEW030 26/18 Q1017 NOSIG**, cuyo significado es: observación realizada a las 15:00 hora local, viento de dirección media 180° y 8 nudos de intensidad, durante los 10 minutos anteriores a la observación la variación total de la dirección del viento ha estado comprendida entre los 140° y los 211°, visibilidad horizontal superior a 10 km, nubosidad de 1 a 2 octas con base de las nubes a 3.000 pies, temperatura de 26° C y punto de rocío 18° C, QNH 1017, sin cambio pronosticado para las dos horas siguientes.

De los datos anteriores se infiere que, probablemente, durante la operación el viento incidía de forma casi perpendicular a la aeronave, desde su izquierda.

Desde el punto donde se produjo la suelta del cartel hasta el extremo de la pista 23 hay unos 700 o 800 metros, en los cuales, según la maniobra efectuada por el piloto, tenía que virar a la izquierda, colocarse sobre la pista, alinearse con ella, tomar y detener la aeronave. Si bien, esa distancia es suficiente para efectuar dicha maniobra, no permite muchos errores en su desarrollo. En este sentido, hay que tener en cuenta que en ese momento había viento cruzado, que supone una dificultad añadida en el control de la aeronave.



A la vista de lo anterior, se estima que el piloto tuvo dificultades en el control de la aeronave, que le impidieron conseguir su estabilización, pero en lugar de abortar e irse al aire, continuó el aterrizaje, lo que le llevó a llegar al suelo descontrolado.

### **Conclusiones**

En consecuencia, se concluye que probablemente este incidente tuvo su causa en la realización de una maniobra destinada a estabilizar la aeronave para el aterrizaje con unos márgenes de seguridad muy ajustados, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas con ligero viento cruzado existentes y la longitud de pista disponible.