

**RESUMEN DE DATOS**

**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Martes, 18 de noviembre de 2002; 16:45 horas</b>
Lugar	<b>Aeropuerto de Sabadell</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>F-BRDL</b>
Tipo y modelo	<b>SOCATA RALLYE 180</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>LYCOMING O-360-A1A</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN**

**Piloto al mando**

Edad	<b>26 años</b>
Licencia	<b>Piloto comercial de avión</b>
Total horas de vuelo	<b>1.100 horas</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>Sin datos</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			<b>1</b>
Pasajeros			<b>1</b>
Otras personas			

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Rotura de la pata de morro, hélice y motor</b>
Otros daños	<b>Ninguno</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Aviación general – No comercial – Placer</b>
Fase del vuelo	<b>Despegue – Ascenso inicial</b>

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1. Descripción del suceso

El piloto, acompañado de un pasajero, pretendía realizar un vuelo local en el aeropuerto de Sabadell. Inició la carrera de despegue por la pista 31, y cuando la aeronave hubo alcanzado la velocidad adecuada, se fue al aire.



Instantes después se produjo una repentina reducción de la potencia del motor. Ante ello, el piloto optó por aterrizar, pero como la longitud de pista que quedaba era sumamente reducida, decidió hacer un viraje de 180°, que no llegó a completar, según manifestó en su testimonio, debido a la falta de velocidad y altura de la aeronave, produciéndose el aterrizaje en la franja de pista. El contacto con el terreno fue duro, lo que provocó el colapso de la pata de morro, y el consiguiente contacto de

la hélice con el suelo. La aeronave atravesó la calle de rodaje y finalmente se detuvo unos pocos metros más allá.

El Servicio de extinción de incendios del aeropuerto acudió rápidamente al lugar en el que quedó detenida la aeronave, donde procedió a cubrir la zona con espuma, con objeto de evitar que se pudiera iniciar un incendio, ya que había habido derrame de combustible de la aeronave.

### 1.2. Lesiones a personas

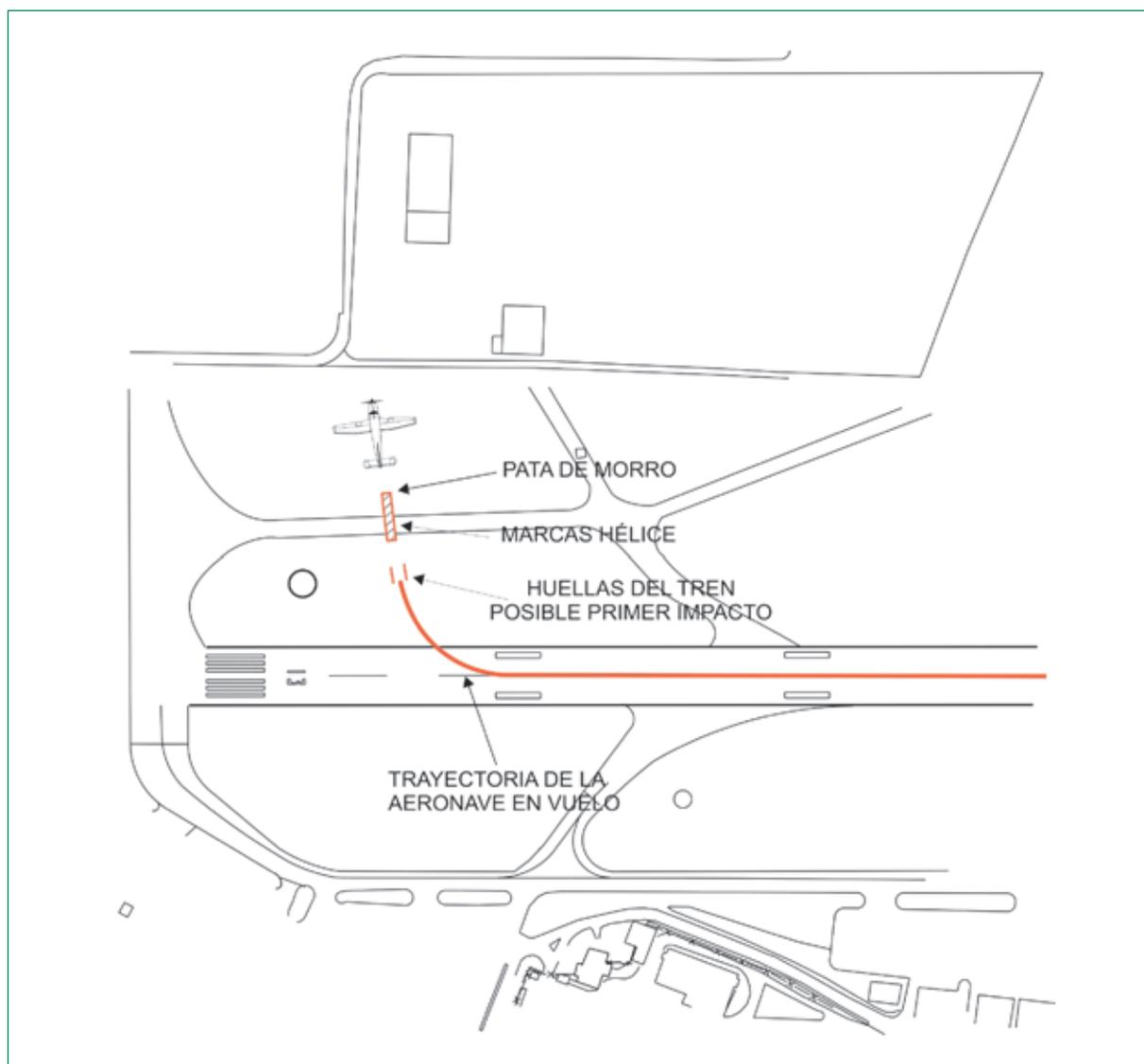
Ambos ocupantes de la aeronave resultaron ilesos.

### 1.3. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió daños en la pata de morro, hélice y motor.

### 1.4. Otros daños

No se produjeron daños a terceros. No se vio afectada la operatividad del aeropuerto en ningún momento, ya que la aeronave quedó detenida fuera de las áreas de seguridad.



## 1.5. Información sobre la tripulación

El comandante contaba con una licencia válida, títulos de piloto privado y comercial de avión y habilitaciones de monomotores terrestres y vuelo instrumental. Su experiencia de vuelo alcanzaba las 1100 horas.

## 1.6. Información de la aeronave

### 1.6.1. Aeronavegabilidad y mantenimiento de la aeronave

La aeronave disponía de un Certificado de Aeronavegabilidad válido hasta el día 13 de julio de 2003.

La aeronave había salido de la última revisión de mantenimiento, de 100 horas, el día 20 de mayo de 2002. En ese momento la aeronave contaba con 6.635 horas totales.

### 1.7. Declaración del piloto

En su declaración el piloto indicó que cuando la aeronave se había elevado unos metros por encima de la pista se produjo la reducción de la potencia del motor, si bien éste no llegó a pararse.

Una vez que la aeronave se hubo detenido, el piloto advirtió que la llave de combustible se encontraba en una posición muy próxima a la de cerrado.

Preguntado sobre si antes de iniciar el despegue, llevó a cabo la verificación de la posición de la llave de combustible, que es una acción que debe hacerse en el chequeo pre-vuelo, el piloto manifestó no recordar si la había llevado a cabo, no recordando tampoco en qué posición estaba la llave en ese momento.



## 2. CONCLUSIONES

La llave de combustible de esta aeronave (ver fotografía) tiene dos posiciones, abierto y cerrado. En la fotografía la llave se encuentra en la posición de cerrado. La apertura de dicha llave se hace girando la misma unos 90° hacia la izquierda, hasta que se alcanza el tope.

En ambas posiciones, cerrado y abierto, la llave queda bloqueada, pero esto no ocurre si la llave se encuentra en cualquier posición intermedia entre ambas.

La pérdida de potencia del motor de esta aeronave fue originada por una falta de combustible, causada por el cierre de la llave selectora.

Todo lo anterior lleva a pensar que ya antes de iniciar la carrera de despegue, la llave de combustible se encontraba en una posición muy próxima a la de cerrado. Probablemente, el piloto no advirtió tal circunstancia, debido a que no realizó en su totalidad el chequeo prevuelo.

El piloto, en su intento de virar 180° para aterrizar por la pista 13 opuesta a la que había usado para despegar, estuvo a punto de provocar la entrada en pérdida de la aeronave, debido a la disminución de velocidad de ésta y al aumento de la velocidad de entrada en pérdida en viraje. Sin embargo, debió ser consciente de esta circunstancia, ya que tomó tierra por derecho cuando había virado sólo unos 90°. No obstante, la rotura de la pata de morro parece consecuencia del desplome de la aeronave antes del contacto con el terreno.