

**RESUMEN DE DATOS**

**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Miércoles, 18-02-2004; 16:27 h local</b>
Lugar	<b>Aeropuerto de Ibiza (Baleares)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-CEY</b>
Tipo y modelo	<b>PIPER PA-34-200</b>
Explotador	<b>Tadair</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>LYCOMING IO-360-C1E6</b>
Número	<b>2</b>

**TRIPULACIÓN**

**Piloto al mando**

Edad	<b>33 años</b>
Licencia	<b>Piloto comercial de avión</b>
Total horas de vuelo	<b>2.900 h</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>1.800 h</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			<b>2</b>
Pasajeros			
Otras personas			

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Importantes</b>
Otros daños	<b>Superficie de la pista de rodadura</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Transporte aéreo comercial – Carga</b>
Fase del vuelo	<b>Rodaje hacia la pista</b>

**INFORME**

Fecha de aprobación	<b>21 de diciembre de 2005</b>
---------------------	--------------------------------

## **1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS**

### **1.1. Reseña del vuelo**

La aeronave se disponía a despegar por la pista 24 del Aeropuerto de Ibiza. Cuando se disponía a detenerse en el punto de espera de la cabecera 24 se produjo la retracción de la pata de morro del tren de aterrizaje.

La aeronave sufrió daños en las dos hélices y en las compuertas del tren de morro.

Los dos ocupantes resultaron ilesos y pudieron abandonar la aeronave por sus propios medios sin ningún incidente adicional.

La aeronave contaba con un certificado de aeronavegabilidad en vigor en el momento del incidente.

Los servicios de emergencia acudieron inmediatamente y procedieron a retirar la aeronave apoyada sobre las patas principales del tren y una plataforma que se instaló debajo del morro de la aeronave.

### **1.2. Inspección de la aeronave**

Una vez retirada la aeronave de la cabecera se procedió a levantar la parte delantera de la misma. Tras liberar las compuertas del vano del tren de morro, se procedió a actuar sobre el mando del tren y este bajó correctamente.

En la inspección de los elementos del tren de morro se encontró que el elemento (en adelante componente-1) que garantiza que la biela inferior del tren pase el sobre centro estaba considerablemente doblado en el tramo roscado que hay en la parte superior. También se comprobó que estaba roto el soporte al cual se unen el actuador de la pata y el elemento antes citado.

### **1.3. Declaración de la tripulación**

Estaban rodando despacio para detenerse cuando se produjo el suceso.

No recordaban que hubiera pasado nada anormal (golpes de las patas del tren contra obstáculos en el terreno, vibraciones, etc.) ni cuando rodaban, ni en los momentos en que la aeronave estuvo parada.

Tampoco hubo incidencias de ninguna clase en el vuelo anterior, que esa misma tripulación había efectuado.

## 2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Las deformaciones y roturas observadas no son la causa del incidente pues de haber sido previas al mismo la pata no se hubiera mantenido extendida durante el rodaje. Con casi total seguridad se produjeron al replegarse la pata por la acción del peso de la aeronave.

Las mismas deformaciones y roturas indican que la pata empezó a plegarse en un momento en que la biela inferior del tren no había sobrepasado el sobre centro. Sin embargo el hecho de haber casi completado el tramo de rodaje indica que la posición de la biela inferior del tren previamente había sido la idónea, por lo que se considera que pudo desplazarse de esa posición como consecuencia de un mal ajuste del componente que se encarga de garantizar que la articulación de la biela ha pasado el sobre centro. En esas circunstancias, los movimientos normales de la aeronave, sobre todo en una frenada, aunque sea suave, pueden ocasionar que en un momento dado no esté sobrepasado el sobre centro y se pliegue la pata.

La causa de ese mal ajuste del pudo estar en un inadecuado montaje/revisión la última vez que se inspeccionó esa pieza o pudo ser el resultado de pequeñas deformaciones sufridas por el componente a causa de tomas duras, impactos de la pata contra obstáculos del terreno, operación en pistas con superficie irregular, etc. Estas incidencias no tienen por que haber ocurrido en el vuelo anterior ni en el rodaje previo al incidente. Las grandes deformaciones y roturas posteriores al incidente impiden una clara determinación del estado del componente antes del suceso y por lo tanto una más concreta determinación de la causa del incidente.

Por todo lo anterior, se considera que la causa más probable del incidente fue que el elemento que garantiza que la biela inferior del tren pase el sobre centro no estaba bien ajustado y en un momento dado posibilitó que la citada biela no estuviera en la posición correcta y consecuentemente se plegara la pata.