

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Viernes, 30 de noviembre de 2007; 17:30 h local¹
Lugar	Aeropuerto de Burgos

AERONAVE

Matrícula	EC-IIQ
Tipo y modelo	PIPER PA-28-181
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING O360-A4M
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	66 años
Licencia	Piloto privado de avión
Total horas de vuelo	635 h
Horas de vuelo en el tipo	575 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Privado
Fase del vuelo	Aterrizaje – Toma de contacto

INFORME

Fecha de aprobación	19 de noviembre de 2008
---------------------	--------------------------------

¹ La referencia horaria en este informe es la hora local. Para obtener la hora UTC hay que restar una unidad a la hora local.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

El día 30 de noviembre de 2007 la aeronave Piper PA-28-181, matrícula EC-IIQ, despegó del Aeropuerto de Burgos para realizar un vuelo local bajo las reglas de vuelo visual. A bordo de la aeronave iba únicamente el piloto. Las condiciones meteorológicas de ese día, en las horas del vuelo, eran adecuadas para la realización de un vuelo VFR como el indicado.

El suceso aconteció en torno a las 17:30 h durante el segundo intento de aterrizaje que el piloto realizó por la cabecera 24. Según su propia manifestación, al ejecutar la recogida de la aeronave durante el aterrizaje, el sol le deslumbró, como le había sucedido en el primer intento, y no sabe si confundió la línea central de la pista con la del borde izquierdo de la misma. No obstante, el piloto decidió continuar con la maniobra. En el instante inmediatamente anterior a efectuar la toma de contacto, la pata izquierda del tren principal y el ala del mismo lado de la aeronave golpearon contra un montículo de tierra situado junto a la línea del



Figura 1. Situación de los restos

borde de pista. A consecuencia de ello se produjo el desprendimiento del ala y de la pata del tren referida. La aeronave continuó su trayectoria en el suelo hasta que finalmente capotó sobre la franja izquierda de la pista.

El piloto fue ayudado en la evacuación por el personal que trabajaba en la obra que se llevaba a cabo en el aeropuerto y las lesiones se limitaron a unos arañazos en la cabeza.

1.2. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió el desprendimiento del ala y del tren principal del lado izquierdo. El resto de las superficies sustentadoras, al golpear contra el terreno, sufrieron igualmente importantes roturas. Asimismo, la hélice, aunque no llegó a desprenderse, golpeó sobre la franja sufriendo importantes deformaciones en las palas.

1.3. Información meteorológica

Los METAR facilitados por la oficina meteorológica del Aeropuerto de Burgos, para los periodos inmediatamente anterior y posterior al accidente, indicaban vientos de 270/05

kt y 240/04 kt, respectivamente, condiciones CAVOK, temperaturas ambiente 7 °C y de rocío 2 °C y un QNH de 1.020.

El Observatorio Astronómico Nacional registró la hora del ocaso en el lugar y fecha del suceso a las 17:44 h.

1.4. Información del Aeropuerto de Burgos

En la fecha del suceso, el Aeropuerto de Burgos estaba siendo remodelado. Cercano a la pista 06-24 estaba siendo construido un nuevo edificio terminal y una nueva pista, con designación 04-22, encontrándose ambas pistas unidas por una calle (véase figura 2).

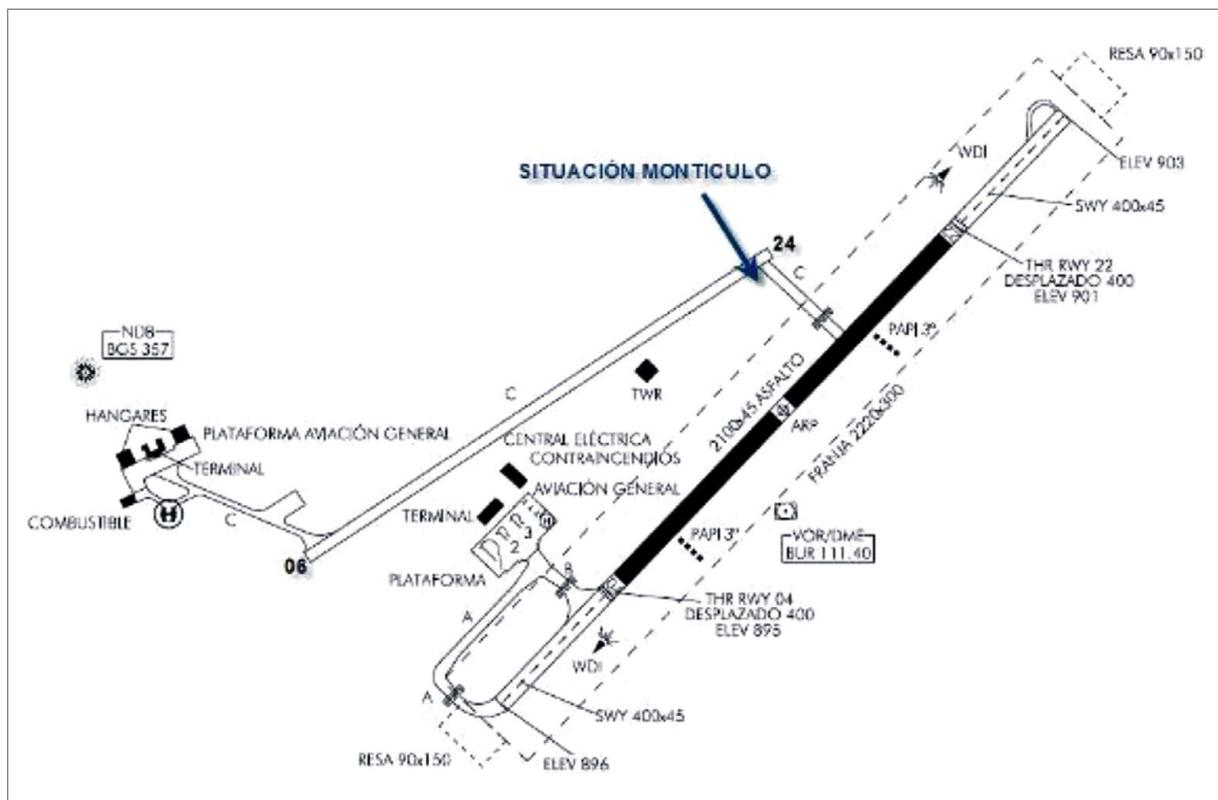


Figura 2. Gráfico del aeropuerto

La dimensión de la pista operativa era de 1.339 × 30 m y estaba señalizada la zona de contacto, el borde y el eje de pista.

Con motivo del movimiento de tierras, en uno de los vértices de unión de la nueva calle con la pista, próxima a la cabecera 24, se encontraba un montículo de tierra con unas dimensiones aproximadas de 1 metro de altura y 18 m² de superficie.

1.5. Ensayos e investigaciones

1.5.1. *Obstáculos en las franjas de pista en los aeropuertos*

La recomendación del párrafo 3.3.6 del Anexo 14 de la OACI, que en la práctica se acepta mundialmente como la base para definir las características físicas de un aeropuerto, establece que «todo objeto situado en la franja de una pista y que pueda constituir un peligro para los aviones debería considerarse como un obstáculo y eliminarse, siempre que sea posible».

En el apartado 3.3.7 de dicho Anexo, se especifica que con excepción de las ayudas visuales requeridas para fines de navegación aérea y que satisfagan los requisitos de frangibilidad pertinentes que aparecen en el Capítulo 5, no se permitirá ningún objeto fijo en la franja de una pista. Adicionalmente, el apartado 3.3.9 del mismo Anexo recomienda que «la parte de una franja de una pista de vuelo visual debería proveer hasta una distancia de, por lo menos, 75 m para aeropuertos de clave 3 o 4, 40 m para los de clave 2 y 30 m para los de clave 1 desde el eje de la pista y su prolongación, un área nivelada destinada a los aviones para los que está prevista la pista, en el caso de que un avión se salga de la misma».

La pista operativa en el momento del suceso tenía una franja de 40 m a cada lado de la pista.

Según las manifestaciones del personal responsable del aeropuerto, eran conscientes de la presencia del obstáculo y con anterioridad al suceso habían indicado a la empresa encargada de las obras en ejecución la necesidad de eliminar el mismo.

2. ANÁLISIS

La investigación de campo realizada ha confirmado la situación del obstáculo en la franja izquierda de la cabecera 24 por la que la aeronave aterrizaba y junto al borde de la pista.

Por otra parte, a la hora a la que se realizaba el aterrizaje y en la orientación de la pista 24, el sol incidía de frente y estaba ya muy bajo, próximo a la línea del horizonte, por lo que el piloto pudo deslumbrarse y su capacidad de visión quedar limitada, de tal forma, que no logró alinear la aeronave con el eje de pista en el momento de la toma de contacto.

El impacto con el obstáculo se produjo con el tren principal izquierdo al mismo tiempo que, por la trayectoria de descenso, con el intradós del ala. Teniendo en cuenta la envergadura de la aeronave y la situación del obstáculo, si éste no hubiera existido, la aeronave hubiera apoyado, al menos, la pata izquierda del tren principal de aterrizaje



Figura 3. Fotografía del obstáculo

izquierdo sobre la franja. Aun existiendo el montículo, si la toma de contacto se hubiera realizado sobre la zona central de la pista, el suceso no se hubiera producido.

3. CONCLUSIONES

El accidente ocurrió debido a la coincidencia en el tiempo de dos factores : la existencia ocasional del montón de escombros en una zona no permitida y cuya eliminación ya se había ordenado y el deslumbramiento del piloto con el sol, al coincidir el aterrizaje con la puesta de sol, que pudo producir que el piloto confundiera la línea del borde de la pista con el eje de la misma.