

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Miércoles, 20 de agosto de 2008; 16:00 h local¹, aproximadamente
Lugar	Aeródromo de La Nava. Corral de Ayllón (Segovia)

AERONAVE

Matrícula	EC-CFM
Tipo y modelo	DORNIER DO-27-A5
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING GO-480-B1A6
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	47 años
Licencia	Piloto transporte de línea aérea
Total horas de vuelo	7.500 h
Horas de vuelo en el tipo	500 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Trabajos aéreos – No comercial – Remolque
Fase del vuelo	Aterrizaje

INFORME

Fecha de aprobación	28 de enero de 2009
---------------------	----------------------------

¹ La referencia horaria en este informe es la hora local. La hora UTC se obtiene restando 2 horas a la hora local.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

La aeronave DORNIER DO-27, matrícula EC-CFM, se utilizaba en labores de remolcado de veleros en el Aeródromo de La Nava, Corral de Ayllón (Segovia).

El aeródromo cuenta con dos pistas de tierra, la 18-36 de 1.780 m x 210 m, y la 04-22 de 1.100 m x 210 m.

El día 20 de agosto, a las 16:00 h, con el piloto como único ocupante, y después del cuarto remolque de la tarde, la aeronave se dispuso a efectuar la toma por la pista 36. Tras soltar el cable, y situada sobre el último tramo de la pista, realizó un viraje ascendente hacia la izquierda, para a continuación ir virando a la derecha hasta salir finalmente con rumbo 300°, con la intención de aterrizar transversalmente y así eliminar la componente de viento cruzado. Una vez en rumbo 300°, el avión bajó el morro, y dada la cercanía con el suelo, fue a impactar contra el terreno arado inmediatamente anterior a la pista (ver Figura 1).

El piloto resultó ileso y el avión presentaba daños en las patas del tren de aterrizaje (la derecha estaba rota y situada debajo del fuselaje y la izquierda doblada hacia fuera y

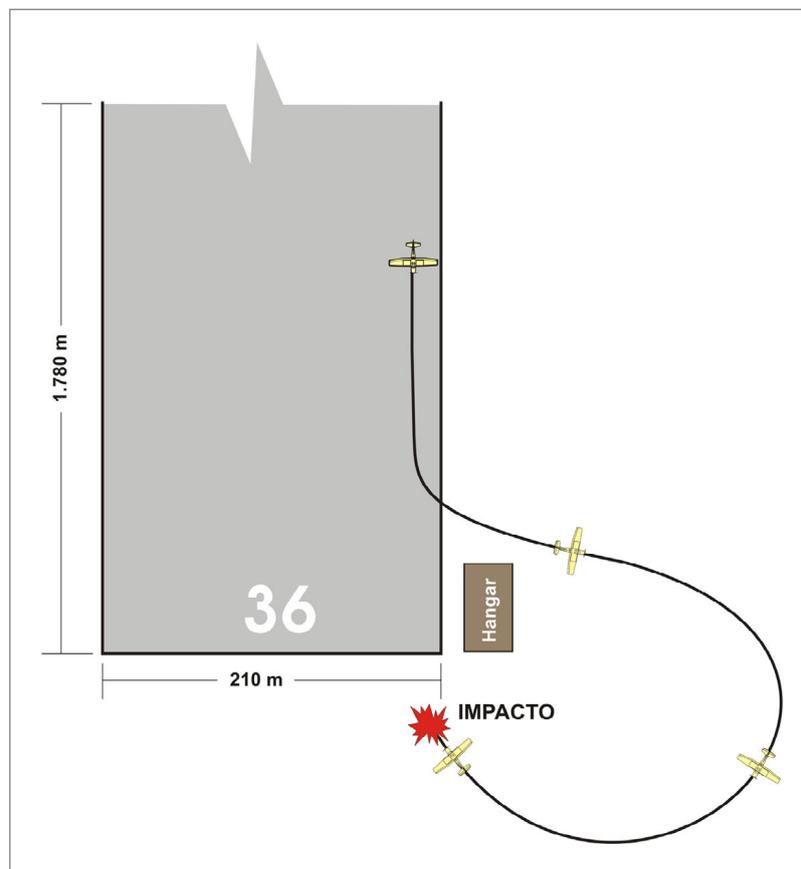


Figura 1. Trayectoria de la aeronave

hacia atrás) y en las palas de la hélice, que estaban dobladas hacia atrás, además de una fuerte deformación en la viga inferior, y la rotura de una de las orejetas del mecanismo de cambio de paso.

Según fuentes del propio aeródromo el viento existente era de brisa intermitente de unos 5 kt de intensidad y procedencia entre 270° y 290°.

El piloto declaró que fuera ya del viraje, con el avión recto y nivelado en rumbo 300°, cuando se encontraba situado en la vertical del punto más bajo de la vaguada existente anterior a la pista, el avión rápidamente bajó el morro hasta la posición de 15° de morro bajo. Entonces metió «plenos gases» y llevó la palanca de mando de timón hasta su posición más retrasada. Indicó que el gas no entró y que no tuvo tiempo de levantar el morro, con lo que aunque en una posición horizontal, debido a la pendiente positiva del campo, no pudo entrar paralelo a éste.

Según declaraciones de testigos en tierra, la maniobra de viraje a derechas se realizó a menor altura que en otras ocasiones.

El motor se inspeccionó detalladamente tras el accidente, no habiéndose detectado anomalía que indicase un mal funcionamiento anterior del mismo.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Las características de la Dornier por un lado, en cuanto a constitución de patín de cola y empenaje de grandes dimensiones que hacen que ésta se aproe mucho al viento, y por otro, las grandes dimensiones de la pista permiten la realización de tomas no necesariamente en la dirección del eje de la pista. Por tanto es práctica habitual que para minimizar los efectos de la componente transversal del viento se realicen este tipo de tomas.

Del examen de los restos, se puede deducir que el avión impactó contra el terreno en una actitud de viraje a derechas y morro abajo.

La respuesta de un motor ante una solicitud de potencia depende del régimen particular de funcionamiento del motor en ese momento, y es proporcional a la amplitud de la señal de mando, pero ha de tenerse en cuenta que movimientos bruscos de la palanca podrían no tener la rapidez de respuesta esperada, e incluso producir un ahogamiento del motor. En cualquier caso, la respuesta de un motor nunca es instantánea, haciéndose más patente en situaciones especialmente comprometidas como puede ser en maniobras cercanas al terreno, donde se dispone de un margen de tiempo y actuación mucho menor, y por tanto en donde se espera una actuación más rápida.

Así, la afirmación del piloto en cuanto a que «los gases no entraron» está dentro de lo probable dada la rapidez con que se realizó la solicitud de potencia y la necesidad de una respuesta prácticamente instantánea dada la cercanía con el terreno.

Dado que no se detectó anomalía alguna en el motor, y atendiendo a la actitud del avión en el momento de contacto con el terreno, es probable que la maniobra de aproximación, durante el viraje a derechas, debió realizarse sin mucha coordinación en el movimiento, lo que provocó una disminución de la altura, en consonancia con la apreciación por parte del personal del aeródromo.

Por tanto, se considera que la causa probable del accidente fue una inadecuada maniobra de viraje, condicionada ya por una insuficiente altura inicial.