

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Miércoles, 5 de noviembre de 2008; 09:35 h local¹
Lugar	Aeródromo de La Axarquía (Málaga)

AERONAVE

Matrícula	EC-GPJ
Tipo y modelo	CESSNA F-172-N
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING O-320-H2AD
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	25 años
Licencia	Piloto comercial de avión CPL(A)
Total horas de vuelo	170 h
Horas de vuelo en el tipo	140 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			2
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Valla perimetral del aeródromo

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Privado
Fase del vuelo	Aterrizaje

INFORME

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

¹ La referencia horaria es la hora local. La hora UTC se halla restando una unidad.

1.- INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Descripción del suceso

La aeronave CESSNA F-172-N con matrícula EC-GPJ había partido del Aeropuerto de Málaga para realizar un vuelo local privado, llevando a bordo al piloto y dos pasajeros. Posteriormente se dirigió al Aeródromo de La Axarquía con la intención de tomar tierra y detener el avión para que los pasajeros pudieran intercambiar sus posiciones. Aproximadamente a las 9:35 aterrizó por la pista 13 después de realizar el circuito a la derecha de la misma. Esta pista tiene el umbral desplazado.

Durante la carrera de aterrizaje se salió por el final de la pista, chocó contra la valla que delimita las instalaciones del aeródromo y cayó por un terraplén, quedando en posición invertida junto a la orilla del río Benamargosa, que pasa al Este del aeródromo, cerca de la cabecera 31.

Los ocupantes resultaron con heridas de carácter leve y abandonaron la aeronave por sus propios medios. El avión sufrió daños importantes.

Durante la inspección realizada después del accidente se constató que los flaps estaban replegados.



Figura 1. Fotografía de la posición final de la aeronave

La hélice tenía arrollada a su alrededor parte de la valla del aeródromo, pero no tenía daños de importancia y sus palas no presentaban golpes significativos.

La revisión detallada del sistema de frenos reveló que la tubería del freno de la pata izquierda tenía dos roturas distintas. Una en la zona de unión al fuselaje y otra junto a la pinza del freno respectivamente, por lo que el fluido hidráulico se había derramado. También estaba partido el soporte inferior de la pinza. El sistema de la pata derecha permanecía operativo y sin daños. Las medidas de las pastillas y del disco estaban dentro de los límites normales de funcionamiento en ambas patas.

En la pista quedaron marcadas las huellas que produjo la frenada, las cuales se prolongaban simétricas a lo largo de los 288 m anteriores al final de la parte asfaltada.

El viento soplaba con dirección (315°-338°) e intensidad de 5 a 7 kt, con ráfagas de hasta 12,4 kt.

2.- ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

De la información meteorológica se deduce que en el momento del accidente el viento soplaba del noroeste, lo que significa que el aterrizaje por la pista 13 se realizó con viento en cola.

Las huellas halladas a lo largo de ella revelan que el piloto actuó sobre los frenos, y que la frenada estuvo repartida entre ambas ruedas de manera equilibrada. Durante la revisión efectuada no se encontraron evidencias de fallo en los componentes del sistema de frenos, constatándose que las roturas encontradas en la tubería de la pata izquierda y en la pinza del freno se produjeron durante el impacto.

El estado en el que se encontró la hélice, sin apenas daños, indicaría que el golpe se produjo con el motor funcionando a bajas revoluciones.

La posición en la que se encontraron los flaps sugieren que el aterrizaje tal vez se pudo producir sin desplegarlos, contribuyendo a que la carrera de aterrizaje se alargase.

Se concluye por tanto que la salida por el final de la pista tuvo como causa la ejecución de la maniobra de aterrizaje con viento en cola.