

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Domingo, 27 de septiembre de 2009; 11:45 h
Lugar	Aeródromo de Ocaña (Toledo)

AERONAVE

Matrícula	EC-DPK
Tipo y modelo	SOCATA RALLYE 180-T
Explotador	SENASA

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING O320-A3A
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	72 años
Licencia	Piloto de transporte de línea aérea
Total horas de vuelo	24.000 h
Horas de vuelo en el tipo	275 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 – Comercial – Remolque
Fase del vuelo	Aterrizaje

INFORME

Fecha de aprobación	25 de noviembre de 2009
---------------------	--------------------------------

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1. Antecedentes del vuelo

La aeronave estaba remolcando veleros en el Aeródromo de Ocaña (Toledo), desde las 10:51 h, momento en el que comenzó a hacer el primer remolque.

Posteriormente llevó a cabo cuatro remolques más. Después de soltar al que era el quinto velero que remolcaba, el piloto inició el descenso hacia el aeródromo con la intención de aterrizar.

El piloto indicó que las condiciones meteorológicas eran muy buenas, con un viento ligero del sursuroeste, que durante la aproximación incidía desde la derecha de la aeronave.

Añadió que en ese momento había bastantes veleros esperando a ser remolcados, motivo por el cual intentó reducir los tiempos de operación mediante la realización de tomas cortas. Por este motivo, trató de ajustar la toma lo más próxima posible al inicio de la franja de pista. El contacto con el suelo se produjo antes de alcanzar ésta, concretamente sobre una parcela que limita con el aeródromo. La toma fue suave y la aeronave rodó unos 7 m por el suelo y atravesó un camino existente entre la parcela y el terreno en el que se asienta el aeródromo, cuya superficie se encuentra unos 40 cm por encima del nivel del camino, existiendo entre ellas un pequeño talud. El tren principal de la aeronave impactó contra este talud, a consecuencia de lo cual ambas patas del tren de aterrizaje principal, pero sobre todo la izquierda, se plegaron hacia atrás. La aeronave continuó rodando apoyada sobre la pata de morro y principal derecha y sobre el plano izquierdo, deteniéndose unos 100 m más allá. El piloto no soltó el cable de remolque en ningún momento.

Asimismo, indicó que no hubo ningún fallo o anomalía de la aeronave. Manifestó que, a su juicio, ni la meteorología ni la aeronave habían tenido ninguna influencia en el evento, atribuyéndolo únicamente a un error propio.

El piloto, único ocupante de la aeronave, resultó ileso.

La aeronave sufrió daños en ambas patas del tren de aterrizaje principal, flap izquierdo y en varias costillas del plano izquierdo.

1.2. Información personal

El piloto disponía de licencias de piloto de transporte de línea aérea y de piloto de planeador, válidas hasta 26-01-2014 y 16-05-2010, respectivamente, de certificado médico de clase 1 válido hasta el 10-11-2009, y de las siguientes habilitaciones:

Habilitación	Válida hasta
Multimotores terrestres de pistón	31-03-2010
Monomotores terrestres de pistón	31-03-2011
TMG ¹	31-01-2011
Vuelo instrumental	31-03-2010
Instructor de vuelo instrumental	31-03-2010
Instructor de vuelo	31-03-2010

Su experiencia de vuelo total era de 24.000 h, de las cuales 275 h eran en el tipo de aeronave del accidente.

1.3. Información meteorológica

Las condiciones meteorológicas existentes en el Aeródromo de Ocaña a las 12:30 h del día del accidente eran las siguientes:

- Temperatura: 20,1 °C
- Punto de rocío: -1,0 °C
- Presión atmosférica: 936,9 hPa
- Velocidad del viento: 8,0 km/h
- Dirección del viento: SSO
- Velocidad ráfagas: 14,0 km/h

El cielo estaba despejado de nubes y la visibilidad era superior a 10 km.

1.4. Información de aeródromo

El Aeródromo de Ocaña dispone de una pista de vuelo asfaltada de 1.130 m de longitud y 18 m de anchura. Toda pista de vuelo debe estar comprendida dentro de una franja, cuya función, entre otras, es reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista.

De acuerdo a la clave de clasificación del Aeródromo de Ocaña, las dimensiones mínimas de la franja serían 1.210 m de longitud y 80 m de anchura. Las dimensiones reales de la franja son 1.220 m de longitud y 100 m de anchura, que son superiores a las mínimas, por lo que cumplen sobradamente las especificaciones.

¹ Motoveleros de travesía que tengan integralmente montado un motor y hélices no retraíbles.

En cuanto al terreno situado más allá de los límites de la franja, la normativa sólo establece que no debe vulnerar las superficies limitadoras de obstáculos. En este caso como el terreno desciende, queda claramente por debajo de dichas superficies.

1.5. Información sobre organización y gestión

El operador de la aeronave, que también lo es del aeródromo, tiene establecido un procedimiento de remolcado de veleros, que en lo que respecta a la suelta del velero y posterior aterrizaje de la aeronave remolcadora, establece las siguientes instrucciones:

Cuando las aeronaves alcanzan una altura de 600 m sobre el aeródromo, el piloto del remolcador se lo indica vía radio al piloto del planeador, para que suelte el cable de remolque. Una vez liberado el velero, el piloto de éste se lo confirma al piloto del remolcador por radio, y éste último inicia el descenso al aeródromo, con el cable de remolque enganchado a su aeronave.

Los veleros que están a la espera de ser remolcados se encuentran alineados sobre la pista, en las proximidades de la cabecera que se esté utilizando.

La aeronave remolcadora debe realizar el circuito de tránsito de aeródromo y la aproximación final la hace a la franja de pista, debiendo llevar sobre el comienzo de la franja una altura de 100 ft. Ya sobrevolando la franja, se libera la cuerda de remolque, procurando que la misma quede en el suelo a la altura a la que se encuentran los veleros en la pista. La aeronave continúa con el mismo rumbo y aterriza más adelante.

El cable es recogido por personal que está en tierra apoyando a los veleros, y lo llevan hasta donde están éstos para volver a utilizarlo.

2. ANÁLISIS, CONCLUSIONES Y CAUSAS

De acuerdo con los datos meteorológicos disponibles, las condiciones existentes en el momento en el que ocurrió el incidente eran adecuadas para la actividad que se estaba realizando. Teniendo en cuenta lo anterior, así como la declaración del piloto, se considera que la meteorología no tuvo ninguna incidencia en el incidente.

Al estar colocados los veleros en umbral de la pista 11, de haber hecho la aproximación manteniendo la altura sobre el umbral que fija el procedimiento, 100 ft, la cuerda habría caído lejos de éstos, obligando a que una persona recorriese esa distancia para recoger la cuerda, lo que en la práctica se traduce en un incremento de los tiempos de operación.

El piloto, como reconoció en su declaración, por un afán de optimizar los tiempos, intentó hacer la aproximación al comienzo de la franja, con el fin de soltar la cuerda de

remolque lo más cerca posible del lugar en el que se encontraban los veleros, para lo cual debía sobrevolar el inicio de la franja a un altura inferior a la que establece el procedimiento, lo que implica una reducción de los márgenes de seguridad. En estas condiciones un error, aunque sea pequeño, puede resultar irremediable, al ser escaso el margen de corrección disponible.

Los daños que sufrió la aeronave se produjeron a consecuencia del impacto de ambas patas del tren de aterrizaje principal contra el talud existente entre la parcela en la que se encuentra el aeródromo y un camino, y que está situado fuera de la franja de pista.

A la vista de lo anterior, se concluye que la causa de este accidente fue la realización de un aterrizaje con unos mínimos de operación inferiores a los fijados en el procedimiento establecido por el operador.