

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Sábado, 12 de abril de 2003; 9:12 horas
Lugar	Aeródromo de Calaf (Barcelona)

AERONAVE

Matrícula	EC-IJB
Tipo y modelo	TECNAM P92-JS

Motores

Tipo y modelo	ROTAX, 912 S2
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	55 años
Licencia	Piloto privado de avión
Total horas de vuelo	73 horas
Horas de vuelo en el tipo	11 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Pata de morro, hélice, bancada y carenado de motor
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Placer
Fase del vuelo	Aterrizaje – Recorrido de aterrizaje

1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1. Descripción del suceso

La aeronave realizaba un vuelo de placer entre los aeródromos de Sabadell y Calaf, con el piloto como único ocupante. Cuando llegó a las proximidades del aeródromo de destino, efectuó una pasada de reconocimiento y después un circuito completo de aproximación a la pista 31.

Puesto que el piloto observó que había aficionados al aeromodelismo en la cabecera de la pista, realizó una toma un poco larga tocando tierra en el segundo cuarto de la longitud de la pista.

La toma fue calificada como dura, con una velocidad en el momento de tocar suelo del orden de 60 kt.

Tras tocar tierra, el piloto desvió voluntariamente la aeronave hacia la izquierda para dirigirse a un camino paralelo a la pista, pensando que obtendría mejores condiciones para el rodaje.

Al entrar en el camino, con una velocidad de unos 42 kt en el último tramo del camino, según estimaciones del piloto, la pata de morro colapsó al golpear un resalte existente en el eje del camino, y el avión clavó el morro en el suelo produciéndose la rotura de la hélice y daños en la bancada y en el carenado del motor.

El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios sin sufrir ningún daño.

Al inspeccionar la aeronave con posterioridad en un hangar, se encontró la pata de morro completamente plegada y con barro depositado en la rueda.

1.2. Información sobre el piloto

El piloto de la aeronave tenía el título de Piloto Privado de Avión, con un total de 73 horas de vuelo, de las cuales 11 eran en el tipo Tecnam P-92. La semana anterior a la del accidente había volado al aeródromo de Calaf acompañado por un instructor.

1.3. Información sobre la aeronave

El Tecnam P-92 JS es una aeronave muy ligera (VLA) con 520 kg de masa máxima al despegue. Está certificada bajo la normativa JAR-VLA. Tiene dos asientos y está diseñado para soportar factores de carga de entre +3,8 y -1,9 g. El número de serie 020, matriculado en España como EC-IJB, había sido fabricado en el año 2002.

La velocidad de pérdida con flaps abajo (38°) es de 39 kt. La costumbre del club de vuelo al que pertenecía la aeronave era hacer la aproximación a unos 60 kt y tomar a unos 44 kt, que es la velocidad «óptima para tomar» según el manual de vuelo.

Según el manual de vuelo, la distancia de aterrizaje a 1.000 ft de altitud-presión es del orden de 256 m para pista seca, compacta y de hierba.

El Manual de Vuelo no presenta ninguna información sobre limitaciones o modo de operación dependiendo del estado o grado de preparación de la pista.

1.4. Información sobre el aeródromo

El aeródromo de Calaf es un aeródromo privado que tiene una pista (31-13) de terreno duro sin preparar de unos 600 × 20 m. A ambos lados de la pista discurren sendos caminos de tierra de unos 3 m de anchura. El camino situado a la izquierda de la pista 31 tiene un resalte de tierra dura coronada por hierba de unos 20 cm de altura.

Ocasionalmente volaban a este aeródromo aviones de escuela como Cessna 152. También había aterrizado allí con anterioridad el Tecnam P-92 EC-IJB.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

De las informaciones recogidas, incluyendo la propia declaración del piloto, se desprende que la toma fue larga y dura, debido entre otras cosas a la presencia de aeromodelistas en la cabecera del aeródromo privado. Se estimó que la velocidad en el momento de tocar tierra era de 60 kt (16 kt superior a la recomendada por el manual de vuelo).

Se estima que tras la toma quedaba longitud de pista suficiente para que el avión se hubiese detenido. Sin embargo, el piloto desvió voluntariamente la aeronave hacia un camino lateral buscando mejores condiciones de rodaje, como había visto hacer en otras ocasiones.

En este caso, la combinación de velocidad de rodaje elevada (del orden de 42 kt) en el momento de incorporarse al camino, la presencia de barro y el hecho de inducir carga lateral en el tren de morro al atacar el resalte lateral del camino con un ángulo cercano a los de 45°, provocó el colapso de la pata de morro y los consiguientes daños al resto de la aeronave.

La presencia de los aeromodelistas en la cabecera de la pista 31 sin duda influyó de manera negativa en el desenlace del suceso, aunque probablemente fue detectada con

antelación durante la pasada inicial de reconocimiento que realizó el piloto. No pudo localizarse a ninguno de esos aeromodelistas para hablar con ellos.

El club de vuelo al que pertenecía el avión ha informado que va a establecer unas condiciones de experiencia mínimas para que los pilotos vuelen solos a este aeródromo privado.