



Ministerio de Fomento

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL



COMISION DE INVESTIGACION
DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL

BOLETIN INFORMATIVO

2/97

BOLETIN INFORMATIVO

2/97



Ministerio de Fomento
**Secretaría de Estado de Infraestructuras
y Transportes**

Dirección General de Aviación Civil

Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación Civil

BOLETIN

2/97

C

C

SUMARIO

| | <u>Página</u> |
|---|----------------------|
| Abreviaturas | 1 |
| Informes Accidentes/Incidentes | 2 |
| Corrección a la refª A-006/97 del Boletín 1/97 | 27 |

ABREVIATURAS

| | |
|-------------|---|
| % | Tanto por ciento |
| 00 °C | Grados centígrados |
| 00° 00' 00" | Grados, minutos y segundos |
| Ac | Alto cúmulos |
| ACC | Centro de Control de Area |
| ADF | Equipo receptor de señal de radiofaros NDB |
| AIP | Publicaciones aeronáuticas internacionales |
| AP | Aeropuerto |
| AS | Altoestratos |
| APP | Oficina de Control de Aproximación |
| ATC | Control de Tránsito Aéreo |
| CAT I | Categoría I OACI |
| Ci | Cirros |
| CRM | Crew Resource Management (Gestión de Recursos de Cabina) |
| CTE | Comandante |
| CTR | Zona de Control |
| Cu | Cúmulos |
| CVFR | Reglas de Vuelo Visual Controlado |
| CVR | Registrador de Voces en Cabina |
| DH | Altura de Decisión |
| DME | Equipo medidor de distancias |
| E | Este |
| EPR | Relación de presiones en motor |
| EM | Emisor/Emisión |
| ETA | Hora prevista de aterrizaje |
| FAP | Punto de aproximación final |
| FDR | Registrador de Datos de Vuelo |
| ft | Pies |
| g | Aceleración de la gravedad |
| GPWS | Sistema de Avisos de Proximidad al Terreno |
| h. min: seg | Horas, minutos y segundos |
| HPa | Hectopascal |
| IAS | Velocidad indicada |
| IFR | Reglas de Vuelo Instrumental |
| ILS | Sistema de aterrizaje por instrumentos |
| IMC | Condiciones meteorológicas instrumentales |
| Kms | Kilómetros |
| Kts | Nudos |
| lbs | Libras |
| m | Metros |
| MAC | Cuerda media aerodinámica de la aeronave |
| mb | Milibares |
| MDA | Altitud mínima de descenso |
| MDH | Altura mínima de descenso |
| METAR | Informe meteorológico ordinario |
| MHz | Megahertzios |
| MM | Baliza intermedia del ILS |
| N | Norte |
| N/A | No afecta |
| NDB | Radiofaro no direccional |
| MN | Milla náutica |
| OM | Baliza exterior del ILS |
| P/N | Número de la Parte (Part Number) |
| PF | Piloto a los mandos |
| PNF | Piloto no a los mandos |
| QNH | Ajuste de la escala de presión para hacer que el altímetro marque la altura del aeropuerto sobre el nivel del mar en el aterrizaje y en el despegue |
| RVR | Alcance visual en pista |
| S/N | Número de serie |
| S | Sur |
| Sc | Estratocúmulos |
| SVFR | Reglas de vuelo visual especial |
| SYD | Torre de Control |
| U T C | Tiempo Universal Coordinado |
| VIP | Pasajero muy importante |
| VMC | Condiciones meteorológicas visuales |
| VOR | Radiofaro omnidireccional VHF |
| W | Oeste |

RELACION DE EVENTOS OCURRIDOS DURANTE EL PERIODO 01 ABR 1997 a 30 JUN 1997

| REFERENCIA | FECHA | MATRICULA | MARCA/MODELO DE AERONAVE | LUGAR DEL SUCESO | PAG. |
|---------------|-----------|-----------|----------------------------------|-------------------------------|------|
| IN-016/97 | 03 ABR 97 | EC-FXR | CESSNA 152 | A. SON BONET (P. DE MALLORCA) | 3 |
| IN-017/97 | 15 ABR 97 | EC-GFX | AIR TRACTOR AT-802 | TOLLOS (ALICANTE) | 4 |
| A-017/97-BIS | 17 ABR 97 | EC-DXX | CESSNA F-152 | PICO DE PRATS DE BASSIBES | 5 |
| IN-018/97 | 26 ABR 97 | EC-EUK | CESSNA 172-N | AEROP. DE CUATRO VIENTOS | 6 |
| IN-019/97 | 02 MAY 97 | EC-EEX | PIPER PA-36-375 | PUEBLA DEL RIO (SEVILLA) | 7 |
| IN-020/97 | 04 MAY 97 | EC-EYO | PIPER PA-36-375 | PUEBLA DEL RIO (SEVILLA) | 8 |
| IN-021/97 | 04 MAY 97 | G-CDRU | BUCKER CASA 1131 E (SERIES 2000) | AERODROMO DE CASTELLON | 9 |
| A-022/97 | 10 MAY 97 | EC-BTI | ROBIN DR-400-180 | AEROD. DE OCAÑA (TOLEDO) | 10 |
| IN-023/97 | 11 MAY 97 | EC-EKF | CESSNA F-172-P | AEROP. DE JEREZ | 11 |
| IN-024/97 | 15 MAY 97 | EC-GKA | PIPER PA-23-250 | AEROPUERTO DE SEVILLA | 13 |
| A-025/97 | 18 MAY 97 | EC-GDI | AIR TRACTOR AT-802 | AVINYONET DEL PENEDES | 14 |
| A-026/97 | 20 MAY 97 | EC-FTD | SOCATA TB-10 | PROX. AEROD. DE CAMPOLARA | 15 |
| A-027/97 | 30 MAY 97 | EC-ESQ | PIPER PA-38-112 | PROX. AEROP. CUATRO VIENTOS | 16 |
| IN-028/97 | 09 JUN 97 | EC-FPN | SOCATA TB-10 | AEROP. DE SALAMANCA | 17 |
| IN-029/97 | 12 JUN 97 | EC-CFV | PIPER PA-28-180 | AEROP. TENERIFE NORTE | 18 |
| IN-030/97 | 14 JUN 97 | D-KOBL | GROB G 109 B | BURLADA (NAVARRA) | 19 |
| IN-030/97-BIS | 18 JUN 97 | EC-FBE | PIPER PA-36-375 | V. DEL GUADALQUIVIR | 20 |
| IN-031/97 | 21 JUN 97 | EC-EUV | CESSNA 172-N | LOS MARTINEZ DEL PUERTO | 22 |
| A-032/97 | 25 JUN 97 | EC-DMX | SOCATA RALLYE-235-E | VILLALBA DE ADAJA | 23 |
| A-033/97 | 25 JUN 97 | RA-01295 | SUKHOI SU-26M | BARBERA DEL VALLES | 24 |
| IN-034/97 | 27 JUN 97 | CS-ALT | PIPER PA-24-180 | AEROPUERTO DE JEREZ | 25 |
| A-035/97 | 28 JUN 97 | EC-DJV | PIPER PA-38-112 | AEROPUERTO TENERIFE NORTE | 26 |

Nota:

Este Boletín contiene los hechos establecidos en el momento de su edición. Se publica para dar conocimiento de las circunstancias de los accidentes/incidentes de aviación civil. Esta información puede ser modificada o corregida si se dispone posteriormente de evidencias adicionales válidas.

| | | | | | |
|--|---------|---------------------------------|---------------|--|--|
| Matrícula: EC-FXR | | Año de fabricación: 1981 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: CESSNA 152 | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING O-235-L2C | | | | | |
| Fecha: 03 ABR 97 | | Hora local: 11.20 | | Provincia: BALEARES | |
| Lugar del suceso: AEROD. SON BONET - T.M. MARRATXI (MALLORCA) | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / lles. | Piloto al mando (Licencia): ALUMNO-PILOTO DE AVION | |
| Tripulación | | | 1 | Edad/sexo: 30 / varón Total horas de vuelo: 17 horas | |
| Pasajeros | | | | Tipo de operación: AVIACION GENERAL - INSTRUCCION - SOLO | |
| Otros | | | | Fase de operación: ATERRIZAJE - TOMA DE CONTACTO | |
| Daños a la aeronave: IMPORTANTES | | | | Tipo de suceso: ATERRIZAJE BRUSCO | |

El alumno piloto, que tenía 16.3 horas de instrucción, efectuaba su primer vuelo solo haciendo tomas y despegues por la pista 24 del Aeródromo de Son Bonet. En una de las tomas-despegue la aeronave se salió a la izquierda de la pista, aproximadamente a 350 metros del umbral.

La aeronave sufrió daños en hélice, bancada del motor, panel cortafuegos y tren de morro, debido a la dureza de la toma.

De acuerdo con los testimonios recogidos de las personas que presenciaron el evento, era la tercera toma que efectuaba el piloto y la presentación de la aeronave parecía que no era la correcta. Por ello la aeronave impactó con la superficie de pista con la rueda de morro rebotando en la misma, el piloto metió gas a fondo con lo que la aeronave se elevó, pero al quitar gas con la aeronave en una actitud inadecuada perdió sustentación y colisionó con la pista deslizándose sin control direccional. El piloto había seleccionado un punto de flap para la toma.

| | | | | | |
|--|---------|---------------------------------|---------------|--|--|
| Matrícula: EC-GFX | | Año de fabricación: 1996 | | Categoría/peso: 5.701 a 27.000 Kg. | |
| Marca y modelo de la aeronave: AIR TRACTOR AT-802 | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / PRATT&WHITNEY PT6A-67AG | | | | | |
| Fecha: 15 ABR 97 | | Hora local: 14.30 | | Provincia: ALICANTE | |
| Lugar del suceso: TOLLOS | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / lles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVION | |
| Tripulación | | | 1 | Edad/sexo: 46 / varón | Total horas de vuelo: 4.000 horas |
| Pasajeros | | | 1 | Tipo de operación: AV. GRAL. - COMERCIAL - LUCHA CONTRA INCENDIOS | |
| Otros | | | | Fase de operación: MANIOBRANDO - TRABAJOS AEREOS | |
| Daños a la aeronave: MENORES | | | | Tipo de suceso: CHOQUE CON ARBOLES | |

La aeronave, que había despegado de la pista forestal de Siete Aguas, se encontraba actuando sobre las 14.30 horas en un incendio en el T.M. de Tollos (Alicante). Después de efectuar la descarga de agua en el frente de las llamas, que en ese momento estaba en una ladera ascendente de unos 50° de inclinación y a unos 100 o 150 metros de la cumbre, al haber realizado la pasada y la salida a muy baja altura la aeronave colisionó con su plano derecho con las ramas superiores de los pinos de la ladera.

Después de estabilizada la aeronave, el piloto comprobó que existía cierta dureza en el mando de alabeo, por lo que decidió dirigirse al Aeropuerto de Valencia, donde aterrizó sin mucha dificultad, según su declaración.

Examinada la aeronave en tierra, se pudo confirmar que la dureza del mando de alabeo era debida al impacto de la parte inferior del plano derecho con las ramas superiores de los pinos, que produjeron abolladuras en el borde de ataque del alerón e incrustaciones de ramas en las ranuras de separación de éste con el plano, que dificultaban su deflexión. Los daños estaban localizados en la mitad exterior del plano derecho, incluyendo además de los ya mencionados, abolladuras en el intradós, así como en el borde marginal y punta del plano.

En el momento de la colisión con los árboles el avión efectuaba un viraje a derechas, así lo indican los daños encontrados. El piloto declaró que una turbulencia asociada al incendio le levantó el plano izquierdo del avión después de la descarga del agua.

| | | | | | |
|---|----------------|---------------------------------|----------------------|--|--|
| Matrícula: EC-DXX | | Año de fabricación: 1980 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: CESSNA F-152 | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING O-235-L2C | | | | | |
| Fecha: 17 ABR 1997 | | Hora local: 16.15 | | Provincia: PIRINEOS ORIENTALES | |
| Lugar del suceso: PICO DE PRATS DE BASSIBES - FRANCIA | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / Iles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO PRIVADO DE AVION | |
| Tripulación | 1 | | | Edad/sexo: 65 / varón | Total horas de vuelo: 200 horas |
| Pasajeros | 1 | | | Tipo de operación: AVIACION GENERAL - NO COMERCIAL - PLACER | |
| Otros: | | | | Fase de operación: EN RUTA | |
| Daños a la aeronave: DESTRUIDA | | | | Tipo de suceso: CHOQUE CON EL TERRENO | |

La aeronave había hecho en la mañana del día 17 de Abril un vuelo VFR desde Sabadell al aeródromo de La Cerdaña. En la tarde del mismo día presentó un nuevo Plan de Vuelo VFR con salida de La Cerdaña a las 16.00 horas, destino Aeropuerto de Sabadell, alternativo Gerona, estimada 1.00 horas, dos personas a bordo y una autonomía de 4.30 horas.

Ante la ausencia de noticias del vuelo y por tanto ante una situación de emergencia, se activaron las fases de alarma, Incerfa y Alerfa. Unos 20 minutos después de activada ésta última, Torre de Control de Gerona canceló el plan de vuelo vía AFTN. Otros 20 minutos más tarde se comunica que la aeronave no está en La Cerdaña ya que posiblemente había despegado, por lo que se emite de nuevo la Alerfa. La última fase de alarma, Detresfa, se activó a las 20.30 horas.

La búsqueda de la aeronave se inició desde el momento de emisión de Detresfa y fue continuada durante los cinco días siguientes. En el ocaso del día 22 de Abril finalizó la búsqueda de alta intensidad, aunque días más tarde se reabrió debido a la recuperación de nuevos datos del vuelo. Sin embargo ésta fue infructuosa hasta el día 27 de Mayo, que fue encontrada la aeronave en el Pico de Prats de Bassibes, al oeste del Pico de la Dona, en los Pirineos Orientales (Francia), aproximadamente a 30 Km. a la izquierda de la ruta directa La Cerdaña - Sabadell.

Continúa la investigación

| | | | | | |
|--|----------------|---------------------------------|----------------------|---|---------------------------------------|
| Matrícula: EC-EUK | | Año de fabricación: 1979 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: CESSNA 172-N | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING O-320-H2AD | | | | | |
| Fecha: 26 ABR 1997 | | Hora local: 15.30 | | Provincia: MADRID | |
| Lugar del suceso: AEROPUERTO DE CUATRO VIENTOS | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / lles. | Piloto al mando (Licencia): ALUMNO-PILOTO DE AVION | |
| Tripulación | | | 1 | Edad/sexo: 31 / varón | Total horas de vuelo: 57 horas |
| Pasajeros | | | | Tipo de operación: AVIACION GENERAL - INSTRUCCION - SOLO | |
| Otros | | | | Fase de operación: DESPEGUE - RECORRIDO DE DESPEGUE | |
| Daños a la aeronave: MENORES | | | | Tipo de suceso: SALIDA DE PISTA | |

En un vuelo de instrucción solo, el alumno piloto durante la carrera de despegue por la pista 28 y manteniendo corrección de viento, de 250° 10 Kts, una ráfaga levantó el plano izquierdo cuando aún no había alcanzado los 40 Kts IAS. El piloto, según su declaración, intentó corregirlo alabeando a la izquierda, pero el viento levantó la aeronave del suelo, a la vez que la aprobó al viento.

La aeronave volvió al suelo a la izquierda de la pista, colisionando contra el cartel de "NO ENTRY" de la salida rápida con la pata derecha del tren de aterrizaje y el tirante del plano derecho, que resultaron dañados. El piloto detuvo la aeronave sobre la calle de rodaje paralela y a la izquierda de la pista 28.

El metar de las 15.00 horas daba viento de 260° 12 Kts, visibilidad ilimitada, temperatura 20° C, punto de rocío 10° C, QNH 1.022 Hpa y "wind shear" en toda la pista. El metar de las 16.00 horas indicaba viento de 270° 14 Kts, visibilidad ilimitada, temperatura 20° C, punto de rocío 10° C, QNH 1.21 Hpa y "wind shear" en toda la pista. De acuerdo con estos datos meteorológicos, las condiciones del viento y turbulencia hacían extremadamente difícil el control de una aeronave en tomas y despegues, a lo que se añade en este caso el hecho de que el piloto aún estaba en período de formación.

| | | | | | |
|--|----------------|---------------------------------|----------------------|---|--|
| Matrícula: EC-EEX | | Año de fabricación: 1979 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-36-375 | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING IO-720-D1CD | | | | | |
| Fecha: 02 MAY 1997 | | Hora local: 11.00 | | Provincia: SEVILLA | |
| Lugar del suceso: PISTA EVENTUAL LA CURVA DEL RINCON - PUEBLA DEL RIO | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / lles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVION | |
| Tripulación | | | 1 | Edad/sexo: 46 / varón Total horas de vuelo: 6.000 horas | |
| Pasajeros | | | | Tipo de operación: AV. GRAL. - COMERCIAL - APLICACIONES AEREAS | |
| Otros | | | | Fase de operación: MANIOBRANDO - TRABAJOS AEREOS | |
| Daños a la aeronave: IMPORTANTES | | | | Tipo de suceso: CHOQUE CON CABLES/POSTES | |

Al regreso de un vuelo de reconocimiento de la parcela en la que tenía que sembrar arroz, el piloto observó que sobre la pista eventual, además de la aeronave que había antes de su despegue, había otra en la cabecera de carga. Como no tenía contacto radio con las aeronaves ni el personal que había en la pista, el piloto procedió a dar una pasada para intentar averiguar si esas aeronaves tenían intención de despegar.

La pista eventual La Curva del Rincón en Puebla del Río está cruzada por dos tendidos eléctricos de alta tensión. El piloto pasó la primera línea pero no vio la segunda, con la que colisionó frontalmente. Los cables arrancaron todo el conjunto de deriva y timón vertical, la aeronave tomó tierra a su derecha en una parcela que estaba preparada para la siembra de arroz.

Los daños producidos en la aeronave quedaron localizados en el carenado del buje y palas de la hélice, por arco eléctrico en intradós del plano derecho que también resultó deformado, pedales de dirección rotos, una rotura de unos 50 cm. en el borde de ataque del plano izquierdo, además del desprendimiento del timón de dirección y deriva.

| | | | | | |
|---|----------------|---------------------------------|----------------------|--|--|
| Matrícula: EC-EYO | | Año de fabricación: 1982 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-36-375 | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING IO-270-D1C | | | | | |
| Fecha: 04 MAY 1997 | | Hora local: 07.30 | | Provincia: SEVILLA | |
| Lugar del suceso: PISTA EVENTUAL LAS BRUJAS - PUEBLA DEL RIO | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / lles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVION | |
| Tripulación | | | 1 | Edad/sexo: 46 / varón Total horas de vuelo: 3.000 horas | |
| Pasajeros | | | | Tipo de operación: AV. GRAL. - COMERCIAL - APLICACIONES AEREAS | |
| Otros | | | | Fase de operación: ATERRIZAJE - TOMA DE CONTACTO | |
| Daños a la aeronave: IMPORTANTES | | | | Tipo de suceso: PERDIDA DE CONTROL TEMPORAL | |

En el aterrizaje, después de un vuelo de tratamiento aéreo con herbicida, en la pista eventual Las Brujas de Puebla del Río, la aeronave se desvió a la derecha y al no corregir el piloto a tiempo, finalmente se salió de la pista, rompiendo la pata izquierda del tren de aterrizaje e impactando la hélice contra el suelo.

La pista eventual es de 550 metros de longitud y 16 metros de anchura, con orientación Norte-Sur. El viento se sabe que era del Oeste, aunque no hay constancia de información meteorológica en el lugar del evento. El piloto tomaba con rumbo Norte, equipaba casco, mono ignífugo, mascarilla y llevaba puesto el cinturón de arnés.

| | | | | | |
|--|---------|---------------------------------|---------------|--|--|
| Matrícula: G-CDRU | | Año de fabricación: 1947 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: BUCKER CASA 1131-E (SERIES 2000) | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / ENMASA TIGRE | | | | | |
| Fecha: 04 MAY 1997 | | Hora local: 11.45 | | Provincia: CASTELLON | |
| Lugar del suceso: AERODROMO DE CASTELLON | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / lles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO PRIVADO DE AVION | |
| Tripulación | | | 1 | Edad/sexo: 49 / varón Total horas de vuelo: 300 horas en el tipo | |
| Pasajeros | | | 1 | Tipo de operación: AVIACION GENERAL - NO COMERCIAL - PLACER | |
| Otros | | | | Fase de operación: ATERRIZAJE - RECORRIDO DE ATERRIZAJE | |
| Daños a la aeronave: MENORES | | | | Tipo de suceso: PERDIDA DE CONTROL EN TIERRA | |

El piloto acompañado de un pasajero efectuaba un vuelo VFR de placer desde el Aeropuerto de Alicante al AP de Castellón.

La aeronave aterrizó en la pista de tierra de Castellón, produciéndose el contacto después de sobrepasar un tercio de la misma y a unos 65 Kts de velocidad indicada. Durante la carrera de deceleración, cuando la velocidad era aproximadamente de 15 Kts, el avión viró a la derecha marcadamente y aunque el piloto, según su testimonio, aplicó pedal a fondo a la izquierda fue incapaz de prevenir que ésta hiciera un "caballito". Se partió la pata izquierda del tren de aterrizaje y el plano inferior izquierdo tocó el suelo, dañándose el tip y el alerón.

La pista de tierra tiene las cabeceras 03-21, una longitud de 1.070 metros y 50 metros de anchura. Los datos meteorológicos en el momento del incidente y recogidos en el AP de Castellón indicaban un viento de dirección 270°, 12 Kts de intensidad, visibilidad ilimitada y temperatura 20 °C Según la declaración del piloto y de acuerdo con la dirección del fuerte viento que soplaba en relación con la orientación de la pista, la pérdida del control durante el rodaje se produjo por una ráfaga de viento.

| | | | | | |
|---|---------|---------------------------------|---------------|--|--|
| Matrícula: EC-BTI | | Año de fabricación: 1986 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: ROBIN DR-400-180 | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING O-360-A3A | | | | | |
| Fecha: 10 MAY 1997 | | Hora local: 18.56 | | Provincia: TOLEDO | |
| Lugar del suceso: PROXIMIDADES DEL AERODROMO DE OCAÑA | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / Iles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVION | |
| Tripulación | | 1 | | Edad/sexo: 24 / varón | Total horas de vuelo: 1.400 horas |
| Pasajeros | | | | Tipo de operación: AV.GENERAL -DIVERSOS - OTROS | |
| Otros | | | | Fase de operación: APROXIMACION - APROXIMACION FINAL | |
| Daños a la aeronave: DESTRUIDA | | | | Tipo de suceso: ENTRADA EN PERDIDA | |

El piloto estaba efectuando remolques de veleros desde primeras horas de la mañana, después de haber soltado ya el cable de remolque y a baja altura procedió a virar para la toma. Durante este viraje cerrado para alinearse con la pista la aeronave descendió y colisionó con el terreno.

La aeronave quedó a unos 100 metros de la cabecera de la pista 29. Impactó contra el suelo de morro y con el plano derecho, apenas se desplazó unos cinco metros a su izquierda después del impacto. Se considera a la aeronave totalmente destruida, ya que los daños tan importantes sufridos hacen económicamente no interesante su reparación.

Continúa la investigación.

| | | | | | |
|---|---------|---------------------------------|---------------|---|---------------------------------------|
| Matrícula: EC-EKF | | Año de fabricación: 1982 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: CESSNA F-172-P | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING O-320-D2J | | | | | |
| Fecha: 11 MAY 1997 | | Hora local: 11.55 | | Provincia: CADIZ | |
| Lugar del suceso: AEROPUERTO DE JEREZ DE LA FRONTERA | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / lles. | Piloto al mando (Licencia): ALUMNO-PILOTO DE AVION | |
| Tripulación | | | 1 | Edad/sexo: 27 / varón | Total horas de vuelo: 26 horas |
| Pasajeros | | | | Tipo de operación: AVIACION GENERAL - INSTRUCCION - SOLO | |
| Otros | | | | Fase de operación: ATERRIZAJE - RECORRIDO DE ATERRIZAJE | |
| Daños a la aeronave: IMPORTANTES | | | | Tipo de suceso: PERDIDA DE CONTROL EN TIERRA | |

El alumno piloto había iniciado el vuelo de instrucción VFR acompañado de su instructor a las 11.09 horas; efectuaron en doble mando cuatro tomas y despegues por la pista 03 en servicio con el viento calma. El instructor volvió a soltar al alumno, quedándose él en el margen de pista a la altura de las luces posteriores del VASIS, para observar directamente las maniobras del alumno, a la vez que mantenía contacto radio con Torre y la aeronave.

El alumno solo, efectuó dos tomas y despegues por la misma cabecera 03. En la tercera toma, que se efectuaba a las 11.55 horas y era la final, con el avión rodando por la pista se fue hacia su lado izquierdo. El instructor por radio le ordenó que metiese pie derecho y cortase gases, y que permaneciese tranquilo. La aeronave se salió a la izquierda de la pista 03; cuando la aeronave estaba rodando fuera de la pista, al parecer el alumno en lugar de cortar gases aceleró levemente el avión por lo que este atravesó una cerca que separa el terreno del AP de una finca colindante.

La aeronave sufrió daños en el estabilizador horizontal y timón de profundidad izquierdos, riostras del ala izquierda así como en la estructura del mismo plano, en la carena de la pata derecha, y en el domo y borde de ataque de las palas de la hélice.

El alumno había realizado 14 días antes del evento su primer vuelo solo, y había volado solo también seis días más tarde, volviendo a volar en doble mando la víspera de los hechos y en las primeras tomas y despegues de la mañana. El metar del Aeropuerto de Jerez a las 12.00 horas daba viento de 310°, 4 Kts de intensidad, visibilidad ilimitada, nubes escasas a 2.500 pies, temperatura de 20°C, punto de rocío de 9°C y QNH de 1.018 Hpa; el metar de las 11.00 horas, más lejano en el tiempo al evento, también daba un suave viento de 290°, 3 Kts de intensidad. Durante el vuelo del alumno solo, el instructor permanecía en el margen de la pista observando las maniobras del alumno, al tiempo que mantenía contacto por radio con éste y con la Torre de control.

La salida de pista, hacia la izquierda, de la aeronave durante la carrera de aterrizaje fue posiblemente debida a una distracción del piloto, ya que el viento cruzado era muy suave y de la izquierda. Como factores contribuyentes se podría señalar la inexperiencia del piloto y probablemente el desvío de la atención hacia la posición del instructor.

| | | | | | |
|---|----------------|---------------------------------|----------------------|--|--|
| Matrícula: EC-GKA | | Año de fabricación: 1974 | | Categoría/peso: 2.251 a 5.700 Kg. | |
| Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-23-250 | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 2 / LYCOMING IO-540-C4B5 | | | | | |
| Fecha: 15 MAY 1997 | | Hora local: 13.00 | | Provincia: SEVILLA | |
| Lugar del suceso: AEROPUERTO DE SEVILLA | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / lles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVION | |
| Tripulación | | | 1 | Edad/sexo: 24 / varón | Total horas de vuelo: 520 horas |
| Pasajeros | | | | Tipo de operación: AV.GENERAL -DIVERSOS - OTROS | |
| Otros | | | | Fase de operación: RODAJE - HACIA/DESDE LA PISTA | |
| Daños a la aeronave: MENORES | | | | Tipo de suceso: FALLO TREN DE ATERRIZAJE | |

El piloto inició el rodaje desde la plataforma de la zona militar, próxima a la Torre de control, para dirigirse a la plataforma de aviación general, al otro lado de la pista 09-27. Rodó por la calle C-1, cruzó la pista, siguió por la calle C-2 y giró a la izquierda por la calle R-7.

A unos 50 metros después de girar a la izquierda y rodando por la calle R-7, la pata izquierda del tren de aterrizaje se plegó, el plano izquierdo cayó hasta apoyar en la superficie de la calle y quedó inmovilizada la aeronave en esta posición. Se produjeron deformaciones y raspaduras en el borde marginal del plano izquierdo, compuertas del tren de aterrizaje, pitot y palas de la hélice izquierda; la pata izquierda apenas sufrió daños ya que el plegado se produjo siguiendo el movimiento del ciclo de retracción.

Comprobado el funcionamiento, plegado y extensión, del tren de aterrizaje mediante la realización de varios ciclos con la aeronave apoyada sobre gatos, no se detectó ninguna anomalía en el mismo. Es muy posible que la palanca de tren durante el rodaje por tierra se encontrara en posición de tren arriba, y que a pesar del switch de seguridad en el amortiguador de tren, en el giro a la izquierda quedara aliviada esta pata izquierda del peso de la aeronave, se abriese el contacto del switch y se iniciase su retracción

| | | | | | |
|--|----------------|---------------------------------|----------------------|--|--|
| Matrícula: EC-GDI | | Año de fabricación: 1995 | | Categoría/peso: 5.701 a 27.000 Kg. | |
| Marca y modelo de la aeronave: AIR TRACTOR AT-802 | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / PRATT&WHITNEY PT6A-67AG | | | | | |
| Fecha: 18 MAY 1997 | | Hora local: 16.30 | | Provincia: BARCELONA | |
| Lugar del suceso: AVINYONET DEL PENEDES | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / lles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVION | |
| Tripulación | 2 | | | Edad/sexo: 47 / varón | Total horas de vuelo: 4.860 horas |
| Pasajeros | | | | Tipo de operación: AV. GRAL. - COMERCIAL - LUCHA CONTRA INCENDIOS | |
| Otros | | | | Fase de operación: MANIOBRANDO - VUELO A POCA ALTURA | |
| Daños a la aeronave: DESTRUIDA | | | | Tipo de suceso: ENTRADA EN PERDIDA | |

La tripulación había despegado con la aeronave cargada del Aeropuerto de Sabadell, su base de operaciones, para inspeccionar una zona incendiada el día anterior en San Pedro de Ribes, durante la inspección descargaron parte del agua cargada sobre una zona humeante y posteriormente comunicaron con Torre de Sabadell indicando que regresaban al Aeropuerto.

De regreso a la base la aeronave se desvió hacia la izquierda de la ruta directa, pasando por la localidad de Avinyonet del Penedés. La aeronave dio una pasada a baja altura sobre la pista de ultraligeros situada en las proximidades de esta localidad. Al finalizar la pasada la aeronave viró unos 180° a la izquierda y se fue al suelo en un viñado situado en las proximidades de la pista de ultraligeros y a un nivel ligeramente más bajo.

El impacto vertical de la aeronave contra el suelo fue muy violento produciéndose el incendio de los restos inmediatamente, el cual no pudo ser sofocado e impidió el rápido rescate de las víctimas por las personas que acudieron al lugar. La aeronave quedó destruida y se quemaron varias vides de la finca en la que cayó la aeronave.

Continúa la investigación

| | | | | | |
|--|---------|---------------------------------|---------------|---|--|
| Matrícula: EC-FTD | | Año de fabricación: 1993 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: SOCATA TB-10 | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING O-360-A1AD | | | | | |
| Fecha: 20 MAY 1997 | | Hora local: 11.45 | | Provincia: SEGOVIA | |
| Lugar del suceso: PROXIMIDADES DEL AERODROMO DE CAMPOLARA | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / lles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVION | |
| Triplulación | 1 | 2 | | Edad/sexo: 56 / varón | Total horas de vuelo: 3.800 horas |
| Pasajeros | | | | Tipo de operación: AVIACION GENERAL - INSTRUCCION - VERIFICACION | |
| Otros | | | | Fase de operación: MANIOBRANDO - VUELO A POCA ALTURA | |
| Daños a la aeronave: DESTRUIDA | | | | Tipo de suceso: CHOQUE CON EL TERRENO | |

El piloto examinador y dos alumnos pilotos habían salido del Aeropuerto de Salamanca con Plan de Vuelo visual cuyo destino final era Valladolid, despegue efectuado a las 10.31 horas y el tiempo estimado de vuelo de 2 horas. La aeronave una vez en el aire se dirigió al sector de 6.000 pies y posteriormente parece que se dirigió a la zona del aeródromo de Campolara, Término Municipal de Muñopedro en Segovia.

Después de una de las maniobras de aproximación a la pista 26 de Campolara, la aeronave perdió altura e impactó contra el terreno a unos 600 metros de la cabecera 08, en una pequeña vaguada que existe antes de la misma. No hubo incendio.

Continúa la investigación.

| | | | | | |
|--|---------|---------------------------------|---------------|--|--|
| Matrícula: EC-ESQ | | Año de fabricación: 1982 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-38-112 | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING O-235-L2C | | | | | |
| Fecha: 30 MAY 1997 | | Hora local: 17.40 | | Provincia: MADRID | |
| Lugar del suceso: PROXIMIDADES DEL AEROPUERTO DE CUATRO VIENTOS | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / lles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVION | |
| Tripulación | 2 | | | Edad/sexo: 26 / varón | Total horas de vuelo: 1.220 horas |
| Pasajeros | | | | Tipo de operación: AVIACION GENERAL - INSTRUCCION - DOBLE MANDO | |
| Otros | | | | Fase de operación: APROXIMACION | |
| Daños a la aeronave: DESTRUIDA | | | | Tipo de suceso: PERDIDA DE CONTROL EN VUELO | |

La aeronave en vuelo de instrucción, con instructor y alumno a bordo, había pedido autorización para realizar un circuito fallo de radio simulado y una maniobra espiral previos a la toma final.

Después de haber realizado el tráfico de fallo de radio pidió autorización para subir a 3.500 pies QNH, una vez alcanzada esa altitud y comunicado a Torre fue autorizado por ésta a realizar la espiral y toma final por la pista 10.

La aeronave impactó en la vía sentido Madrid y la mediana de la autovía N-V, aproximadamente en la prolongación de la pista 28-10 del Aeropuerto de Cuatro Vientos. No se produjo incendio.

Continúa la investigación

| | | | | | |
|--|---------|---------------------------------|---------------|---|--|
| Matrícula: EC-FPN | | Año de fabricación: 1992 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: SOCATA TB-10 | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING O-360-A1AD | | | | | |
| Fecha: 09 JUN 1997 | | Hora local: 20.24 | | Provincia: SALAMANCA | |
| Lugar del suceso: AEROPUERTO DE SALAMANCA | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / lles. | Piloto al mando (Licencia): ALUMNO-PILOTO DE AVION | |
| Tripulación | | | 1 | Edad/sexo: 19 / varón Total horas de vuelo: 75,35 horas | |
| Pasajeros | | | | Tipo de operación: AVIACION GENERAL - INSTRUCCION - SOLO | |
| Otros | | | | Fase de operación: ATERRIZAJE - TOMA DE CONTACTO | |
| Daños a la aeronave: MENORES | | | | Tipo de suceso: ATERRIZAJE BRUSCO | |

El alumno piloto en instrucción solo, regresaba de un vuelo de navegación local en la zona restringida del aeródromo. Había despegado a las 19.05 horas y el vuelo había tenido una duración aproximada de 1.15 horas.

La aproximación a la pista 21 se había desarrollado con normalidad. El contacto con la pista se efectuó con exceso de velocidad y fue duro, rebotando el avión y volviendo al aire. El alumno entonces metió gases y la aeronave siguió en el aire. Después de hacer un tráfico y con la autorización de Control tomó tierra sobre la misma pista. Rodando el piloto notó fuertes vibraciones y detuvo la aeronave dentro de la pista.

La rueda de morro quedó reventada, la hélice con las puntas dobladas y se produjeron algunos daños estructurales en el soporte de la pata de morro y bancada del motor.

Las condiciones de viento, de acuerdo con la información meteo disponible, eran : viento de dirección 230° y 8 Kts de intensidad.

El piloto, durante la aproximación final, posiblemente inició tarde la recogida para la toma.

| | | | | | |
|---|----------------|---------------------------------|----------------------|---|--|
| Matrícula: EC-CFV | | Año de fabricación: 1973 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-28-180 | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING O-360-A4A | | | | | |
| Fecha: 12 JUN 1997 | | Hora local: 20.15 | | Provincia: STA.C.TENERIFE | |
| Lugar del suceso: AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / lles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO PRIVADO DE AVION | |
| Tripulación | | | 1 | Edad/sexo: 48 / varón Total horas de vuelo: 80 horas | |
| Pasajeros | | | 1 | Tipo de operación: AVIACION GENERAL - NO COMERCIAL - PLACER | |
| Otros | | | | Fase de operación: ATERRIZAJE - TOMA DE CONTACTO | |
| Daños a la aeronave: MENORES | | | | Tipo de suceso: FALLO TREN DE ATERRIZAJE | |

De acuerdo con la información del piloto en un vuelo de placer en el que efectuaba tomas y despegues, con circuitos a la izquierda, por la pista 30, con QNH 1.017 Hpa y viento 320° de 19 a 22 nudos, realizó una primera toma a unos 500 metros de la cabecera e inmediatamente metió potencia y despegó, sin notar ninguna anomalía.

En la toma siguiente que realizó a unos 400 metros de la cabecera, notó una fuerte guiñada a la izquierda que llevaba al avión fuera de la pista, para evitarlo metió motor y volvió a despegar. Durante el ascenso oyó fuertes ruidos y notó dificultades en los mandos de la aeronave. En ese momento, en frecuencia de Torre oye a otra aeronave que comunica que la avioneta que acaba de despegar lleva una rueda colgando. El piloto al oír esta comunicación y teniendo pista remanente declaró emergencia y procedió al aterrizaje. Al efectuar la toma la aeronave se desvió hacia la izquierda hasta salirse de la pista, quedó detenida en la franja de pista.

Testigos presenciales observaron el desprendimiento parcial de la pata izquierda del tren de aterrizaje, que se produjo en la primera toma y despegue, e inmediatamente telefonaron a Torre de Control para que se pasase aviso al piloto.

El émbolo del amortiguador se salió del cilindro de la pata al romperse por su parte posterior las orejetas donde se articula el brazo de la horquilla. Por ello la rueda, horquilla y el émbolo quedaron unidos al resto de la estructura de la pata izquierda por la tubería flexible del sistema hidráulico de frenos. Esto hizo que se produjesen perforaciones y abolladuras en el intradós del plano izquierdo.

Esta rotura en la orejeta del cilindro donde se articula el brazo superior de la horquilla, "torque link assembly", no parece tener ninguna relación con haberse realizado ó no tomas duras, pero si debe ir asociado a la presencia de oscilaciones o abaniqueo en el plano de la rueda perpendicular a su eje de giro. La superficie de rotura está más o menos a 45° y en el exterior de una orejeta parece reconocerse el característico aspecto de inicio de rotura por fatiga.

| | | | | | |
|---|----------------|---------------------------------|----------------------|---|--|
| Matrícula: D-KOBL | | Año de fabricación: 1995 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: GROB G 109 B | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / GROB 2500 E1 | | | | | |
| Fecha: 14 JUN 1997 | | Hora local: 13.15 | | Provincia: NAVARRA | |
| Lugar del suceso: BURLADA | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / lles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO PRIVADO DE AVION | |
| Triplulación | | | 1 | Edad/sexo: 39 / varón Total horas de vuelo: 370 horas | |
| Pasajeros | | | 1 | Tipo de operación: AVIACION GENERAL - NO COMERCIAL - PLACER | |
| Otros | | | | Fase de operación: EN RUTA - NIVEL DEL CRUCERO | |
| Daños a la aeronave: MENORES | | | | Tipo de suceso: PARADA DE MOTOR EN VUELO | |

Piloto y acompañante, de acuerdo con el Plan de Vuelo, habían despegado a las 10.45 horas del Aeropuerto de Cuatro Vientos con destino al AP de Biarritz, vuelo VFR con una estimada de 2.40 horas, alternativo AP de San Sebastián y una autonomía indicada de 3.30 horas. Confirmada la hora real de despegue, éste se había efectuado a las 10.34 horas.

En vuelo a una altitud entre 4.000 y 5.000 pies y a unos 30 Km al Norte de Pamplona, según declaración del piloto, se produjo la pérdida de potencia del motor. El piloto ante ésta situación y la presencia de un viento de componente Norte de unos 10 Kts, viró 190° y se dirigieron al AP de Pamplona. Al no poder alcanzarlo hicieron una toma de emergencia en un terreno llano cultivado de cereal en el Término Municipal de Burlada, situado 6 Km. al Norte del AP, aproximadamente a las 13.15 horas.

La aeronave recorrió unos 150 metros hasta su detención, sufrió la rotura de la pata izquierda del tren de aterrizaje, con desprendimiento de la rueda, y de una pala de la hélice. El motovelero fue desmontado en el mismo día y trasladado del lugar del evento a una nave industrial en las cercanías.

Aunque la aeronave solo llevaba 2 horas y 40 minutos de vuelo y en el Plan de Vuelo figuraba una autonomía de 3.30 horas, la pérdida de potencia sufrida en vuelo y posterior parada del motor se produjo por el agotamiento del combustible, situación que el piloto no detectó con suficiente antelación para evitar una toma forzosa fuera de un campo de vuelo ó Aeródromo.

| | | | | | |
|--|----------------|---------------------------------|----------------------|---|---|
| Matrícula: EC-FBE | | Año de fabricación: 1982 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-36-375 | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING IO-720-D1C | | | | | |
| Fecha: 18 JUN 1997 | | Hora local: 07.30 | | Provincia: SEVILLA | |
| Lugar del suceso: VILLAFRANCO DEL GUADALQUIVIR | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / Iles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVION | |
| Tripulación | | | 1 | Edad/sexo: 62 / varón | Total horas de vuelo: 16.880 horas |
| Pasajeros | | | | Tipo de operación: AV. GRAL. - COMERCIAL - APLICACIONES AEREAS | |
| Otros | | | | Fase de operación: MANIOBRANDO - VUELO A POCA ALTURA | |
| Daños a la aeronave: IMPORTANTES | | | | Tipo de suceso: ATERRIZAJE FORZOSO | |

El piloto efectuaba con la aeronave vuelos de aplicación aérea de abono sólido seco sobre parcelas de arroz anegadas de agua en las marismas de Villafranco del Guadalquivir.

El despegue se había efectuado desde una pista eventual de 500 metros de longitud y 15 metros de anchura con normalidad. A los 5 minutos de vuelo, estando ya sobre la parcela a tratar, el piloto observó pérdida de potencia del motor con descenso de la presión de admisión de 24 a 20 pulgadas de Hg, a la vez que se iniciaba una pérdida de altura.

El piloto lanzó la carga en emergencia e hizo una toma forzada en una parcela lateral, también sembrada de arroz y anegada de agua. La aeronave tocó en primer lugar con el patín de cola, luego contactó con ambas patas del tren y recorrió unos 25 metros hasta quedar detenida. Las ruedas fueron penetrando progresivamente en el terreno encharcado hasta hacer que la aeronave se detuviera bruscamente, levantándose la cola e impactando en el suelo las palas de la hélice, que aún giraba con energía, recuperando después la posición normal apoyada en el suelo sobre sus tres patas del tren de aterrizaje.

En la aeronave y como consecuencia del recorrido sobre el terreno solo se apreciaron deformaciones y roturas en el capó delantero inferior del motor y deformación pronunciada de las tres palas de la hélice.

Investigación

Recuperada la aeronave del lugar del evento, se procedió al desmontaje y despiece completo del motor, encontrándose en su interior los siguientes daños:

- Desalineación del cigüeñal en el cojinete delantero, nº 1 junto a la hélice.

- Este defecto produjo una rotura progresiva de cárteres, que afectaba también al árbol de levas y empujadores de cilindros delanteros.

Los daños internos del motor, con origen en la desalineación del cigüeñal en el cojinete delantero, llegaron a ser tan importantes, tras un despegue en el que el motor da su máxima potencia, como para producir una pérdida significativa de potencia, que obligó a una toma forzada en un campo no preparado. Por otro lado, se pudo comprobar que el piloto efectuó la toma con excelente pericia, consiguiendo que los daños en la aeronave fueran reducidos, a pesar del mal estado del terreno.

| | | | | | |
|---|---------|---------------------------------|---------------|---|--|
| Matrícula: EC-EUV | | Año de fabricación: 1980 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: CESSNA 172-N | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / TEXTRON LYCOMING O-360-A1A | | | | | |
| Fecha: 21 JUN 1997 | | Hora local: 18.00 | | Provincia: MURCIA | |
| Lugar del suceso: PROXIMIDADES DEL AERODROMO LOS MARTINEZ DEL PUERTO | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / Iles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO PRIVADO DE AVION | |
| Tripulación | | | 1 | Edad/sexo: 37 / varón Total horas de vuelo: 148 horas | |
| Pasajeros | | | 1 | Tipo de operación: AVIACION GENERAL - NO COMERCIAL - PLACER | |
| Otros | | | | Fase de operación: APROXIMACION - APROXIMACION FINAL | |
| Daños a la aeronave: IMPORTANTES | | | | Tipo de suceso: PERDIDA DE POTENCIA EN LA TOMA | |

El avión participaba en la Vuelta Aérea a la Comunidad Valenciana. Había despegado del Aeropuerto de Valencia con destino al aeródromo de Los Martínez del Puerto (Murcia) donde debía efectuar una "toma de precisión", prevista en la programación de la Vuelta. Cuando estaba en final a unos 400 pies sobre el terreno se paró el motor. Como no alcanzaba el campo el piloto decidió tomar en un terreno llano recién arado. La toma fue normal, recorriendo unos 100 metros, pero al final la aeronave capotó.

La aeronave había efectuado previamente una pasada sobre el campo para cumplir el "crono" de la etapa. A continuación efectuó un circuito a izquierda para la pista 16. Como le precedía otro avión para la toma, efectuó el circuito volando lentamente. La forma en la que se paró el motor parecía indicar un problema de alimentación de combustible.

Se desmontó el carburador y se comprobó que funcionaba correctamente. Se comprobó asimismo que no había ningún problema de mandos de motor.

Teniendo en cuenta que la temperatura era de 29°C., que había realizado un circuito volando lentamente después de un descenso lento y prolongado, que el ralentí estaba ajustado "corto" y que se había utilizado la calefacción al carburador; todo ello hace pensar en que la parada de motor se produjo como consecuencia de la formación de un "tapón de vapor".

| | | | | | |
|--|---------|---------------------------------|---------------|--|--|
| Matrícula: EC-DMX | | Año de fabricación: 1979 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: SOCATA RALLYE-235-E | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING O-540-B4B5 | | | | | |
| Fecha: 25 JUN 1997 | | Hora local: 16.25 | | Provincia: VALLADOLID | |
| Lugar del suceso: VILLALBA DE ADAJA | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / Iles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVION | |
| Tripulación | 2 | | | Edad/sexo: 33 / varón | Total horas de vuelo: 1.800 horas |
| Pasajeros | | | | Tipo de operación: AV. GRAL. - COMERCIAL - FOTOGRAFIA AEREA | |
| Otros | | | | Fase de operación: MANIOBRANDO - VUELO A POCA ALTURA | |
| Daños a la aeronave: DESTRUIDA | | | | Tipo de suceso: CHOQUE RESIDENCIA / S | |

La aeronave había tomado tierra en el Aeropuerto de Valladolid a las 15.11 horas y despegó a las 15.59 horas con destino previsto al AP de Cuatro Vientos, el objeto del vuelo era hacer fotografía aérea.

La aeronave impactó con la parte alta de una casa de la localidad de Villalba de Adaja, cuando la tripulación de la aeronave volaba a muy baja altura sobre la población y sus alrededores. Como consecuencia del impacto se produjo un incendio que destruyó los restos de la aeronave y causó graves daños a la vivienda. El accidente se produjo a las 16.25 horas aproximadamente.

Continúa la investigación

| | | | | | |
|---|---------|--------------------------|---------------|---|-----------------------------------|
| Matrícula: RA-01295 | | Año de fabricación: 1989 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: SUKHOI SU-26M | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / VORENEZH M-14 P | | | | | |
| Fecha: 25 JUN 1997 | | Hora local: 20.40 | | Provincia: BARCELONA | |
| Lugar del suceso: BARBERA DEL VALLES | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / lles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO PRIVADO DE AVION | |
| Triplulación | 1 | | | Edad/sexo: 36 / varón | Total horas de vuelo: 1.105 horas |
| Pasajeros | | | | Tipo de operación: AVIACION GENERAL - NO COMERCIAL - PLACER | |
| Otros | | | | Fase de operación: DESPEGUE - ASCENSO INICIAL | |
| Daños a la aeronave: IMPORTANTES | | | | Tipo de suceso: PARADA DE MOTOR EN VUELO | |

El piloto acababa de despegar en un vuelo VFR local desde el Aeropuerto de Sabadell. En la prolongación del eje de pista y estando aún en ascenso, el motor se paró y la aeronave entró en un descenso aparentemente incontrolado hasta el suelo.

La aeronave impactó contra el terreno en un solar cercano a la estación de ferrocarril de Barberá del Vallés, en el impacto el avión entró de morro pero con un ángulo pequeño y fue de gran componente vertical de forma que apenas se desplazó del punto de impacto.

Continúa la investigación.

| | | | | | |
|--|----------------|---------------------------------|----------------------|---|--|
| Matrícula: CS-ALT | | Año de fabricación: 1962 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-24-180 | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / AVCO LYCOMING O-360-A1D | | | | | |
| Fecha: 27 JUN 1997 | | Hora local: 13.01 | | Provincia: CADIZ | |
| Lugar del suceso: AEROPUERTO DE JEREZ DE LA FRONTERA | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / lles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO PRIVADO DE AVION | |
| Tripulación | | | 1 | Edad/sexo: ??/ varón | |
| Pasajeros | | | 2 | Total horas de vuelo: 300 horas | |
| Otros | | | | Tipo de operación: AV. GENERAL - DIVERSOS - SE DESCONOCE | |
| Daños a la aeronave: IMPORTANTES | | | | Fase de operación: ATERRIZAJE - TOMA DE CONTACTO | |
| | | | | Tipo de suceso: TREN PLEGADO POR INADVERTENCIA | |

La aeronave procedía del Aeropuerto de Cascais (Portugal) en un vuelo visual de dos horas de duración, y se disponía a aterrizar por la pista 21 del AP de Jerez. En la toma la aeronave se desplazó por la pista con el tren de aterrizaje plegado, recorriendo unos 300 metros hasta su detención dentro de la misma.

Se produjeron daños en la parte inferior del fuselaje, se derramó combustible y quedó la hélice muy deformada. Para dejar la pista operativa lo antes posible, la aeronave fue retirada hasta el margen de la calle de rodadura y posteriormente hasta el aparcamiento de la antigua terminal, después de tomar fotografías de las huellas sobre la pista y de la aeronave, reanudándose las operaciones unos 20 minutos después del evento.

Investigación

Para la investigación de accidentes e incidentes es de suma importancia la preservación de las pruebas y la custodia eficaz de los restos. En eventos de las características del que nos ocupa y para conseguir reanudar la actividad en el campo de vuelos lo antes posible, se pueden conseguir los objetivos anteriores mediante fotografía o vídeo, traslado cuidadoso de los restos para evitar nuevos daños y la protección de los mismos hasta que se pueda realizar la investigación.

De acuerdo con la declaración del piloto había realizado todos los procedimientos y asegura que tenía las tres luces indicadoras de tren verdes. Sin embargo el estado del tren de aterrizaje y los daños sufridos indican que la toma se efectuaba con el tren dentro. Asimismo, posteriormente se verificó en el taller el funcionamiento del tren, presentando éste un normal funcionamiento y el bloqueo correcto en la posición de extendido.

| | | | | | |
|--|----------------|---------------------------------|----------------------|--|--|
| Matrícula: EC-DJV | | Año de fabricación: 1979 | | Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos | |
| Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-38-112 | | | | | |
| Núm. de motores / marca y modelo: 1 / LYCOMING O-235-L2C | | | | | |
| Fecha: 28 JUN 1997 | | Hora local: 17.21 | | Provincia: STA.C.TENERIFE | |
| Lugar del suceso: PROXIMIDADES DEL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE | | | | | |
| Lesiones | Muertos | Graves | Leves / lles. | Piloto al mando (Licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVION | |
| tripulación | 2 | | | Edad/sexo: 29 / varón | Total horas de vuelo: 1.700 horas |
| Pasajeros | | | | Tipo de operación: AVIACION GENERAL - INSTRUCCION - DOBLE MANDO | |
| Otros | | | | Fase de operación: APROXIMACION - APROXIMACION FINAL | |
| Daños a la aeronave: DESTRUIDA | | | | Tipo de suceso: PERDIDA DE CONTROL EN VUELO | |

Instructor y alumno piloto estaban efectuando un vuelo local VFR de una duración prevista de una hora, en el que practicaban tomas y despegues. Después de hacer varias tomas y despegues por la pista 30, la tripulación pidió autorización para, después del despegue, hacer un 180 sobre la cabecera de la 12 y efectuar una nueva toma y despegue por esta pista.

Unos segundos después de la última comunicación radio, la aeronave impactó con el terreno en las proximidades de la cabecera 12, unos 230 metros a la izquierda del eje de pista y unos 300 metros antes del umbral.

Continúa la investigación