

Matrícula: EC-FPN		Año de fabricación: 1992		Categoría/peso: MENOS DE 2.250 Kg.	
Marca y modelo de la aeronave: SOCATA TB-10					
Número de motores / marca y modelo. 1 / LYCOMING O-360-A1AD					
Fecha: 26-JULIO-2000		Hora local: 14:30		Provincia: SALAMANCA	
Lugar del suceso: AEROPUERTO DE SALAMANCA					
Lesiones	Muertos	Graves	Leves/Ilesos	Piloto al mando (licencia): ALUMNO-PILOTO	
Tripulación			1	Edad: 23	Total horas de vuelo: 22 horas
Pasajeros				Tipo de operación: AVIACIÓN GENERAL – INSTRUCCIÓN - SOLO	
Otros				Fase de operación: DESPEGUE	
Daños a la aeronave: MENORES				Tipo de suceso: PÉRDIDA DE CONTROL EN TIERRA	

Descripción del suceso

El alumno-piloto iba a realizar su cuarto vuelo solo, durante el cual debía de llevar a cabo tomas y despegues. A las 14:30 horas locales del día del evento despegó por la pista 03 del Aeropuerto de Salamanca, para seguidamente incorporarse al circuito de tráfico y luego procedió a efectuar la toma. A continuación metió motor para despegar y en el momento en el que la aeronave comenzaba a irse al aire se desvió hacia su izquierda. El alumno-piloto decidió abortar el despegue, pero no pudo recuperar el control direccional de la aeronave, de forma que ésta se salió de la pista por el margen izquierdo, continuando el rodaje por la franja, durante el cual la hélice impactó contra un pequeño montículo, hasta que finalmente se detuvo.

A consecuencia de ello, la aeronave sufrió la deformación de las puntas de las palas de la hélice y posibles daños internos en el motor. El alumno-piloto resultó ileso.

Las condiciones meteorológicas eran las siguientes: viento de dirección 330 y 8 Kt. de intensidad, visibilidad superior a 10 Km. y temperatura de 27° C.

Análisis

Según los datos aportados por el jefe de vuelos de la escuela, el alumno-piloto, después de tomar, aumentó la potencia del motor para despegar, pero no varió la configuración de flaps que había seleccionado para aterrizar, es decir "full flap", lo que provocó que la aeronave se fuese al aire con una velocidad inferior a la que tendría en un despegue normal, debido al aumento de la sustentación producido por los flaps.

En el momento en que se produjo el evento el viento soplaba desde la dirección 330 con una intensidad de 8 nudos, que si se proyecta sobre el eje de pista y su perpendicular, nos da dos

componentes, una de cara a la aeronave de 4 de nudos de intensidad, y otra perpendicular a la pista (incidiendo desde el lado izquierdo de la aeronave) de 7 nudos de intensidad.

El efecto de la componente transversal del viento, de 7 nudos de intensidad, sobre la deriva se hizo más evidente cuando la rueda de morro dejó de estar en contacto con el pavimento, debido a la pérdida del control direccional proporcionado por ésta, y a la baja efectividad del timón de dirección causada por la reducida velocidad de la aeronave. Como el viento soplaba desde la izquierda de la aeronave, su efecto sobre la deriva hizo que la misma tendiera a desviarse hacia su izquierda.

Ante la dificultad de controlar la aeronave, el alumno-piloto tomó la decisión de abortar el despegue, aunque no fue capaz de recuperar el control, a consecuencia de lo cual la aeronave se salió de pista.

En conclusión, se puede establecer que este incidente se produjo por la escasa experiencia del alumno-piloto.