

LOCALIZACIÓN

Fecha: **22 NOV 2000** Hora local: **11:00** Provincia: **ALICANTE**
 Lugar del suceso: **AEROPUERTO DE ALICANTE**

AERONAVE

Matrícula: **EC-BSF** Año: **1969** Categ. / peso: **2.250 Kg. o menos**
 Marca y modelo: **JODEL D-140-E**
 Motores: Núm.: **1** Marca/modelo: **LYCOMING O-360-A3A**

TRIPULACIÓN

Piloto al mando (licencia): **PILOTO COMERCIAL AVIÓN**
 Edad: **34** Total horas de vuelo: **500**

DAÑOS / LESIONES

Daños a la aeronave: DESTRUIDA Otros daños: NINGUNO	Lesiones a personas: <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Muertos</th> <th>Graves</th> <th>Leves llesos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tripulación</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td>Pasajeros</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Otros</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Muertos	Graves	Leves llesos	Tripulación			2	Pasajeros				Otros			
	Muertos	Graves	Leves llesos														
Tripulación			2														
Pasajeros																	
Otros																	

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación: **AV. GENERAL – COMERCIAL – FOTOGRAFIA AÉREA**
 Fase de operación: **RODAJE HACIA LA PISTA**
 Tipo de suceso: **INCENDIO EN PISTA**

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS**1.1 Reseña del vuelo**

La aeronave se encontraba estacionada en el parking del aeropuerto de Alicante. La intención era realizar un vuelo fotográfico y la tripulación constaba de un piloto y un fotógrafo.

Aproximadamente a las 10:00 UTC, se procedió a arrancar el motor y se solicitó autorización para rodar. Una vez obtenida, la aeronave inició su movimiento para dirigirse al punto de espera de la calle de rodaje C-6.

Cuando se encontraba en ese punto, se declaró un incendio en la aeronave, siendo abandonado por la tripulación después de haber cortado combustible.

1.2 Lesiones a personas

Los dos tripulantes resultaron ilesos.

1.3 Daños sufridos por la aeronave

La aeronave quedó completamente destruida.

1.4 Otros daños

No se produjeron otros daños

1.5 Información sobre la tripulación

El piloto contaba con una licencia valida en vigor y con una experiencia total de unas 500 horas.

1.6 Incendio

La tripulación se percató del incendio porque olieron a quemado y vieron salir humo por debajo del ala izquierda. En el mismo momento en que se apercebían del incendio fueron avisados por la TWR de que salía humo de la aeronave.

En un primer instante una persona de un vehículo de servicio del aeropuerto, que se encontraba en las inmediaciones, intentó apagar el fuego con un



extintor de mano perteneciente a la dotación del citado vehículo, pero ni siquiera pudo acercarse lo suficiente debido a la rapidez de propagación del fuego.

Unos pocos instantes después llegaron los bomberos que procedieron a la extinción del incendio.

1.7 Supervivencia

Los ocupantes pudieron abandonar la aeronave sin ninguna incidencia.

1.8 Ensayos e investigaciones

1.8.1 Inspección de los restos de la aeronave

En la inspección de la pata principal izquierda, se observaron varias roturas y partes desaparecidas en la conducción que lleva el fluido hidráulico a lo largo de la citada pata hasta el conjunto de frenos, no pudiéndose establecer si alguna de ellas era previa al incendio.

1.8.2 Declaración del piloto

Una vez obtenida la autorización para rodar, soltó el freno de aparcamiento, aplicó potencia e inmediatamente utilizó los frenos de pie. Una vez suelto, continuó el rodaje hacia el punto de espera a la pista 28.

La velocidad de rodaje fue normal y, aunque había una componente de viento lateral, no hubo necesidad de aplicar frenos en todo el rodaje hasta el punto de espera de la calle C-6. Una vez en ese punto, pisó los frenos de pie para fijar el freno de aparcamiento y proceder a la prueba de motor.

En ese momento se percató de que el freno izquierdo estaba roto e inmediatamente notó olor a quemado y vio salir humo por debajo del plano izquierdo. Inmediatamente cortó combustible y abandonó la aeronave junto con el otro ocupante.



2 ANÁLISIS

Del estudio de los restos y de las declaraciones de la tripulación y testigos se deduce que el fuego empezó en la rueda principal izquierda.



La única fuente de calor en esa zona es la fricción producida en los frenos. Para que los frenos alcancen una temperatura suficiente para inflamar el fluido hidráulico es necesario que se produzca una actuación constante sobre los mismos durante un tiempo relativamente prolongado. La actuación voluntaria del piloto sobre los frenos no reúne esas características de intensidad y duración necesarias.

Puede casi descartarse que solo la rueda izquierda estuviera algo bloqueada, pues en ese caso el piloto hubiera notado una desviación de la trayectoria de la aeronave durante el rodaje, con la consiguiente aplicación del freno del otro lado. En su declaración indica que no pasó nada de esto.

Para que el piloto no se diera cuenta deberían estar las dos ruedas bloqueadas ligeramente y en igual medida. Esto podría ser causado porque al soltar el freno de estacionamiento no se hubiese liberado toda la presión y hubiesen quedado algo aplicados los frenos.

Por otra parte, aunque los frenos alcancen una alta temperatura por un uso continuo y prolongado, el fluido hidráulico no puede inflamarse si está dentro de su conducción. Un instante antes de percatarse del incendio, el piloto notó que fallaba el freno izquierdo. Lo más probable es que se hubiera producido una rotura en la conducción del fluido hidráulico.

3 CONCLUSIONES

El origen del accidente pudo estar en el bloqueo parcial del sistema de frenos debido a alguna causa que no se ha logrado determinar. La correspondiente alta temperatura producida por el bloqueo en el conjunto de frenos de la pata izquierda y el derrame de fluido hidráulico ocurrido al romperse la conducción provocó la inflamación del líquido y el incendio posterior.