

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Viernes, 13 de abril de 2001; 14:40 horas
Lugar	Aeropuerto de Zaragoza

AERONAVE

Matrícula	EC-FVK
Tipo y modelo	MUDRY CAP-10-B

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING AEIO-360-B2F
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	38 años
Licencia	Piloto privado de avión
Total horas de vuelo	300 horas
Horas de vuelo en el tipo	100 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			1
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Rotura de la hélice
Otros daños	Letrero informativo del aeropuerto

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – No comercial – Placer
Fase del vuelo	Aterrizaje

1. INFORMACIÓN SOBRE EL SUCESO

1.1. Descripción del suceso

La aeronave había despegado del aeropuerto de Zaragoza con un plan de vuelo local de 2 horas de duración y a bordo iban el piloto y un pasajero.

Transcurrido ese tiempo, el piloto procedió a retornar al aeropuerto de Zaragoza, aterrizando en la pista 30L. Una vez que la aeronave hubo decelerado, el piloto hizo un giro de 180° a fin de dirigirse a la calle de salida C-1, que está situada a la altura del umbral de pista 30L.

Cuando llegó al umbral de la pista 30L, el piloto comenzó a girar a la izquierda para tomar la calle C-1, observando que la aeronave realizaba el giro de forma bastante brusca. Ante ello, y con objeto de controlar el giro, procedió a pisar el pedal derecho del freno, notando que éste se hundía a fondo y que no producía efecto alguno sobre el freno.

Al no poder controlar el viraje de la aeronave, ésta continuó el giro, lo que la llevó a salirse de la calle de rodaje. El piloto cortó el motor, pero no pudo evitar que la hélice impactase contra un letrero del aeropuerto, deteniéndose la aeronave prácticamente en ese punto.

Inmediatamente después, el piloto llamó a la torre de control para notificar que la aeronave se había quedado sin frenos y no podía moverla. El controlador procedió a avisar al señalero, quién a su vez solicitó la asistencia del servicio de extinción de incendios del aeropuerto, a fin de remolcar la aeronave.

Ambos ocupantes de la aeronave resultaron ilesos.

Como consecuencia del impacto se produjo la rotura de la hélice de la aeronave y del letrero del aeropuerto.

Cuando llegaron al lugar en que se encontraba la aeronave, observaron que había una fuga de líquido en la unión de un latiguillo con la bomba del sistema de frenos, causada por haberse aflojado la tuerca de unión.

1.2. Información meteorológica

Los METAR'S del aeropuerto de Palma de Zaragoza correspondientes a las 14:30 y 15:00 hora local, es decir, anterior y posterior a la hora en que se produjo el evento, eran los siguientes:

131230Z 30021KT CAVOK 17/01 Q1019 NOSIG=

cuyo significado es: Metar correspondiente a las 12:30 hora UTC (14:30 hora local), viento de dirección 300° de 21 nudos de intensidad, visibilidad superior a 10 km y sin nubes, temperatura de 17 °C, punto de rocío 1 °C, QNH 1.019 hPa y sin cambios significativos.

131300Z 30023KT CAVOK 17/01 Q1019 NOSIG=

cuyo significado es: Metar correspondiente a las 13:00 hora UTC (15:00 hora local), viento de dirección 300° de 23 nudos de intensidad, visibilidad superior a 10 km y sin nubes, temperatura de 17 °C, punto de rocío 1 °C, QNH 1.019 hPa y sin cambios significativos.

1.3. Información sobre la tripulación

El piloto disponía de una Licencia de piloto privado de avión, con habilitaciones de monomotores terrestres y VFR-HJ (reglas de vuelo visual entre la salida y la puesta del sol), válida hasta el 25 de octubre de 2001.

Su experiencia de vuelo alcanzaba las 300 horas, de las cuales alrededor de 100 horas las había hecho en el tipo de aeronave que sufrió el accidente.

1.4. Información de la aeronave

1.4.1. Datos técnicos

Modelo:	CAP-10-B
Número de serie:	264
Año de fabricación:	1992
Motor:	Lycoming AEIO-360-B2F
Peso máximo al despegue:	830 kg

1.4.2. Aeronavegabilidad de la aeronave

La aeronave disponía de un Certificado de Aeronavegabilidad válido hasta el día 16 de mayo de 2001.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

De la información meteorológica disponible se desprende que en el entorno horario en el que tuvo lugar el incidente, el viento soplabla con dirección 300°, estando su intensidad comprendida entre los 21 y los 23 nudos.

Conforme la aeronave iba virando a la izquierda para tomar la calle de rodaje, el empenaje vertical iba quedando cada vez más plano frente al viento, con lo que la presión que éste ejercía sobre dichas superficies verticales era cada vez mayor, provocando el brusco viraje de la aeronave hacia su izquierda.

El piloto intentó corregir el viraje actuando el pedal de freno derecho, pero no lo consiguió debido a un fallo en los frenos, motivado por la fuga de líquido hidráulico en el latiguillo de salida de la bomba del sistema de frenos, por apriete insuficiente de la tuerca de unión.