

Matrícula: EC-FBY		Año de fabricación: 1981		Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos	
Marca y modelo de la aeronave: MOONEY M-20K-231					
Número de motores / marca y modelo. 1 / CONTINENTAL TSIO-360-GB3					
Fecha: 22 MAR 2002		Hora local: 11:30		Provincia: TOLEDO	
Lugar del suceso: AERÓDROMO LA IGLESUELA					
Lesiones	Muertos	Graves	Leves/Ilesos	Piloto al mando (licencia): PILOTO PRIVADO	
Tripulación			1	Edad: 46	Total horas de vuelo: 155 horas
Pasajeros			1	Tipo de operación: AVIACIÓN GENERAL – NO COMERCIAL – PLACER	
Otros				Fase de operación: ATERRIZAJE – TOMA DE CONTACTO	
Daños a la aeronave: IMPORTANTES			Tipo de suceso: TREN PLEGADO POR INADVERTENCIA		

Descripción del suceso

La aeronave despegó del aeropuerto de Cuatro Vientos aproximadamente a las 10:10, hora local, para efectuar un vuelo local en el que se pretendía comprobar el funcionamiento de diversos sistemas y equipos de la aeronave, pues ésta era de reciente adquisición y no había habido ocasión de comprobarlo. En un momento determinado, el piloto se aperció que la presión de aceite era un poco baja, encontrándose la aguja cerca de la zona amarilla. Al encontrarse cerca del aeródromo de La Iglesiasuela, decidió efectuar un aterrizaje, como medida precautoria, en la pista 05 del mismo. El aterrizaje se efectuó con el tren



plegado, aunque no era esa la intención del piloto, recorriendo unos 280 metros de pista hasta salir de la misma por el lado derecho, quedando detenida la aeronave apenas a 3 metros del borde de la pista y habiéndose desplazado menos de 10 metros por el terreno exterior.

La aeronave sufrió daños en la parte inferior del fuselaje, desde la compuerta del tren de morro hasta aproximadamente la posición del larguero principal del ala, en la hélice, que quedó con las dos puntas dobladas para atrás y posiblemente en el motor.

Los ocupantes resultaron ilesos.

En la pista quedaron las siguientes marcas: la señal del roce del fuselaje a lo largo de aproximadamente 280 metros y las huellas de los impactos de la hélice contra la pista. Estas últimas están situadas sobre la señal dejada por el fuselaje o ligeramente a la derecha de esta, 50 centímetros como máximo. Consisten en unas marcas de entre 15 y 30 centímetros de largo por un máximo de 4 centímetros de profundidad, espaciadas entre 1 y 3 metros.

Investigación

El piloto no había volado anteriormente con esta aeronave. En la inspección prevuelo observó la presencia de alguna mancha de aceite en el suelo, pero comprobado el nivel del mismo, se

encontró que estaba dentro de los límites. Después del accidente se comprobó que el nivel era prácticamente el mismo.



El sistema de avisos del tren consiste en los siguientes elementos: una luz verde “Gear Down” que luce continuamente cuando el tren esta abajo y bloqueado, una luz roja “Gear Unsafe” que luce continuamente cuando el tren está en movimiento o está abajo pero no

bloqueado y que se apaga cuando esta bloqueado arriba, un avisador acústico que suena cuando el tren no está bloqueado abajo y además la palanca de gases está por debajo de un cierto valor, un indicador visual de la posición del tren, situado detrás del selector de combustible, que indica que el tren está abajo cuando las marcas del indicador se alinean.

En el despegue correspondiente a este vuelo, el piloto afirma que necesitó 3 intentos para retraer el tren. La apreciación del mal funcionamiento del tren fue por la actitud de la aeronave, no por las indicaciones de las luces del panel de avisos correspondientes al tren. Cuando, después del incidente, se levantó la aeronave del suelo por medio de una grúa y



se conectó la energía eléctrica de la aeronave, se pudo comprobar que sonaba el avisador acústico. También se comprobó que el accionamiento eléctrico normal del tren funcionaba perfectamente. No se comprobó el sistema de extensión de emergencia porque no se había intentado emplear en el accidente.

Conclusiones

El accidente se produjo, probablemente, por no actuar el mecanismo de accionamiento del tren de aterrizaje. Posiblemente, el que la atención del piloto estuviera más dedicada a la vigilancia de la presión del aceite, pudo propiciar el olvido.

