

Matrícula: F-GLKF		Año de fabricación: 1992		Categoría/peso: MENOS DE 2.250 Kg.	
Marca y modelo de la aeronave: ROBIN DR-400/120					
Número de motores / marca y modelo. 1 / LYCOMING O-235-L2A					
Fecha: 3-ABRIL-2002		Hora local: 16:25		Provincia: ALMERÍA	
Lugar del suceso: KILÓMETRO 19,800 DE LA CARRETERA A347 DE ADRA A LAUJAR DE ANDARAX - T.M. DE BERJA					
Lesiones	Muertos	Graves	Leves/Ilesos	Piloto al mando (licencia): PILOTO PRIVADO DE AVIÓN	
Tripulación			1	Edad: 37	Total horas de vuelo: 125 horas
Pasajeros			2	Tipo de operación: AVIACIÓN GENERAL – NO COMERCIAL - PLACER	
Otros				Fase de operación: EN RUTA	
Daños a la aeronave: MENORES				Tipo de suceso: ATERRIZAJE DE EMERGENCIA	

Descripción del suceso

La aeronave formaba parte de un grupo de seis, pertenecientes al Aeroclub "Union Aerienne Lille-Roubaix-Tourcoing", que estaban viajando juntas. El viaje lo iniciaron el sábado 30 de marzo en la localidad francesa de Lille, llegando en la primera etapa hasta Clermont-Ferrand. Al día siguiente hicieron el trayecto hasta Le Lignon, y el lunes día 1 de abril volaron desde esta última localidad hasta el aeródromo de Ampuriabrava, ya en territorio español. El martes 2 de abril partieron desde Ampuriabrava con destino el aeródromo de Castellón.

El día del evento, 3 de abril, las seis aeronaves despegaron alrededor de las 12:30 horas locales del aeródromo de Castellón con destino el Aeropuerto de Almería, con planes de vuelo en condiciones VFR. La duración estimada del trayecto era de dos horas y treinta minutos. La aeronave que sufrió el incidente repostó combustible en el aeródromo de Castellón hasta llenar los depósitos, que tienen una capacidad de 110 litros, que le proporcionan una autonomía de unas cuatro horas.

Antes de iniciar el vuelo, obtuvieron información sobre las condiciones meteorológicas existentes y previstas, METAR Y TAFOR, del aeropuerto de destino, que a continuación se transcriben, y de los alternativos.

METAR

LEAM 030900Z 25017KT 9999 SCT025 SCT055 15/12 Q1007

Su significado es: observación efectuada a las 09:00 horas UTC del día 3, viento de dirección 250° y 17 Kt. de intensidad, visibilidad superior a 10 Km., nubes dispersas a 2.500 pies, nubes dispersas a 5.500 pies, temperatura de 15° C, punto de rocío 12° C y QNH 1007 Hpa.

TAFOR

LEAM 030800Z031019 26025KT 9999 SCT020 BKN030 TEMPO 1019

26035G45KT

Su significado es: TAFOR formulado a las 8:00 horas UTC del día 3, con validez entre las 10:00 y las 19:00 horas del día 3, viento de dirección 260° y 25 Kt. de intensidad, visibilidad superior a 10 Km., nubes dispersas a 2.000 pies, nubosidad abundante a 3.000 pies, temporalmente entre las 10:00 y las 19:00 horas viento de dirección 260° y 35 Kt. de intensidad, con rachas de 45 Kt.

Según los datos de los Metar del Aeropuerto de Almería, entre las 12:00 y las 12:30 horas UTC (entre 30 y 60 minutos antes de la llegada de la aeronave al aeropuerto), el viento cambió su dirección en unos 90°, de forma que pasó de tener dirección 230°-240° a 330°-340°, a la vez que incrementaba su intensidad.

Cuando las tres primeras aeronaves, que eran de una versión con mejores prestaciones, llegaron al punto E de entrada al CTR del Aeropuerto de Almería, establecieron contacto con la torre de control del Aeropuerto, la cual les informó que la pista en servicio era la 26 y el viento soplaba de dirección 350° (transversal a la pista) con intensidad comprendida entre 25 y 30 Kt., con rachas de 30 a 35 Kt.

A pesar de ello, las tres aeronaves adelantadas aterrizaron en el Aeropuerto de Almería. Una vez que lo hicieron, uno de los pilotos, a la sazón Jefe de Pilotos del Aeroclub, contactó vía radio con las tres aeronaves que estaban llegando, a las que recomendó que se desviasen al Aeropuerto de Málaga o al de Granada. Los tres pilotos decidieron dirigirse a Granada.

Después de rebasar la localidad de Órgiva, ya en la provincia de Granada, el piloto de la aeronave F-GLKF se encontró con fuerte turbulencia y observó que la salida del valle por el que volaba estaba cerrada por una densa capa de nubes, que imposibilitaba proseguir el vuelo en condiciones VFR. Efectuó varios intentos por diferentes lugares con intención de proseguir hacia Granada sin encontrar zonas libres de nubes para vuelo VFR, por lo que decidió dar la vuelta. Más tarde y debido a que tenía escasez de combustible optó por descender con objeto de localizar algún terreno en el que pudiera tomar tierra.

A las 16:25 horas locales, tres horas y cincuenta y cinco minutos después de haber iniciado el vuelo, localizó una carretera que tenía un tramo rectilíneo orientado en dirección 300°-310°. Lo sobrevoló a baja cota para cerciorarse de que no transitaban vehículos, y finalmente aterrizó.

La aeronave sufrió daños en su ala izquierda al golpear contra un árbol durante el recorrido posterior a la toma de contacto, resultando ilesos los tres ocupantes.

Análisis

El consumo medio de esta aeronave es de unos 25 litros/hora. Como el vuelo duró unas tres horas y cincuenta y cinco minutos, se puede estimar que el combustible consumido fue de unos 98 litros.

Una vez que hubo aterrizado la aeronave, se procedió al drenaje de los depósitos de combustible, encontrándose que los mismos contenían una cantidad aproximada de 10 litros, que sumados a los 98 litros consumidos arroja un total de 108 litros. Dado que la capacidad de los depósitos es de 110 litros, los datos anteriores evidencian que la aeronave había partido con los depósitos llenos.

Cuando la aeronave llegó al punto E de entrada al CTR del Aeropuerto de Almería, alrededor de las 15:00 horas locales, se encontró que las condiciones de viento existentes, en cuanto a su dirección diferían de las reflejadas en el Tafor que la tripulación había obtenido antes de iniciar el vuelo. En este momento el viento tenía dirección 350, con lo que incidía perpendicularmente a la pista, cuya orientación es 08-26, y su intensidad era de 25 a 30 nudos, con rachas de 30 a 35 nudos. En estas condiciones era totalmente inviable el aterrizaje de la aeronave.

El piloto, siguiendo la recomendación del Jefe de Pilotos del Aeroclub, decidió no aterrizar y dirigirse a otro aeropuerto. Según indicó en su testimonio, escogió dirigirse al aeropuerto de Granada por estar más próximo que Málaga, además de que la pista de éste es sensiblemente paralela a la de Almería. Esta última información no es del todo correcta, ya que la pista de Málaga tiene orientación 14-32, en tanto que la de Almería es 08-26. Por otra parte, conviene significar que en el plan de vuelo se había consignado como aeropuerto alternativo Valencia.

No obstante, el piloto debía albergar alguna duda sobre la idoneidad del aeropuerto alternativo elegido, ya que pidió a la Torre de Control de Almería información sobre el aeródromo militar de Armilla, notificándole el controlador que se trataba de una instalación militar que sólo admitía vuelos civiles en caso de emergencia. Por el contrario, en esta comunicación el piloto no solicitó información meteorológica del Aeropuerto de Granada.

En cuanto al vuelo hacia el Aeropuerto de Granada, el piloto indicó en su testimonio que, teniendo en cuenta la orografía del terreno, trazó una ruta lo más directa posible desde su posición (punto E) hasta dicho aeropuerto. Por ello, lo más probable es que volase siguiendo el valle del río Andarax en primer lugar y luego prosiguiese a través del valle del río Guadalfeo.

Durante este trayecto intentó en numerosas ocasiones establecer contacto con la Torre de Control de Granada, sin conseguirlo. Entonces decidió contactar con el ATIS de Málaga, a fin de obtener información meteorológica de Granada, pero tampoco pudo establecer contacto, posiblemente a causa de la altitud de vuelo y de la orografía de la zona en la que se encontraba.

Más adelante se encontró con unas condiciones de visibilidad que imposibilitaban continuar el vuelo hacia el Aeropuerto de Granada en condiciones VFR. En ese momento ya no disponía de combustible para llegar hasta ningún otro aeropuerto o aeródromo, lo que llevó al piloto a tomar la resolución de dar la vuelta y buscar un lugar apropiado para tomar tierra.

La decisión de aterrizar antes de tener problemas acuciantes de combustible fue razonable, aunque es posible que la elección de la zona de aterrizaje no fuera de lo más acertado, ya que había obstáculos cercanos con los que acabó impactando.

En resumen, podemos destacar como hechos más significativos en este evento los siguientes:

- Si bien el grupo de pilotos había planificado un aeropuerto alternativo (Valencia) para el caso de que surgieran problemas durante la primera parte de la ruta, no habían previsto ningún alternativo para el supuesto de que no pudiesen aterrizar en el aeropuerto de destino, tal y como ocurrió. Por ello, cuando se encontraron con esta situación hubieron de seleccionar sobre la marcha un campo alternativo. En este sentido, el Jefe de Pilotos del Aeroclub ofreció a las tres aeronaves que estaban llegando dos posibilidades, Málaga o Granada. El piloto de la aeronave siniestrada desestimó dirigirse al Aeropuerto

de Málaga en base a una información errónea sobre la orientación de su pista. Asimismo, debía albergar alguna duda sobre la idoneidad del Aeropuerto de Granada, ya que solicitó información sobre un tercero, Armilla.

- o Las condiciones meteorológicas que se encontraron en el Aeropuerto de Almería diferían sensiblemente de las previstas, sin que la tripulación tuviese conocimiento previo de ello.
- o Cuando se encontró unas condiciones meteorológicas que imposibilitaban la continuación el vuelo en condiciones VFR hacia Granada, el piloto decidió volver y buscar un lugar donde aterrizar sin esperar a tener problemas acuciantes de combustible, en lugar de intentar continuar el vuelo metiéndose entre nubes.

Conclusiones

De todo lo anterior se puede concluir que con toda probabilidad este incidente estuvo causado por una inadecuada planificación del vuelo, en especial en lo relativo a la elección de aeropuertos alternativos.