

Matrícula: <b>EC-DSY</b>		Año de fabricación: <b>1980</b>		Categoría/peso: <b>MENOS DE 2.250 Kg.</b>	
Marca y modelo de la aeronave: <b>CESSNA F-152-II</b>					
Número de motores / marca y modelo. <b>1 / LYCOMING O-235-L2C</b>					
Fecha: <b>4-ABRIL-2002</b>		Hora local: <b>15:00</b>		Provincia: <b>LEÓN</b>	
Lugar del suceso: <b>AEROPUERTO DE LEÓN</b>					
<b>Lesiones</b>	Muertos	Graves	Leves/ilesos	Piloto al mando (licencia): <b>PILOTO PRIVADO DE AVIÓN</b>	
Tripulación			<b>1</b>	Edad / sexo: <b>43/ varón</b>	Total horas de vuelo: <b>65 horas</b>
Pasajeros				Tipo de operación: <b>AVIACIÓN GENERAL – NO COMERCIAL - PLACER</b>	
Otros				Fase de operación: <b>ATERRIZAJE</b>	
Daños a la aeronave: <b>MENORES</b>				Tipo de suceso: <b>ATERRIZAJE BRUSCO</b>	

### Descripción del suceso

La aeronave había despegado ese mismo día del aeropuerto de León para dirigirse al aeropuerto de Valladolid a fin de cargar combustible, y posteriormente retornar al aeropuerto de León.

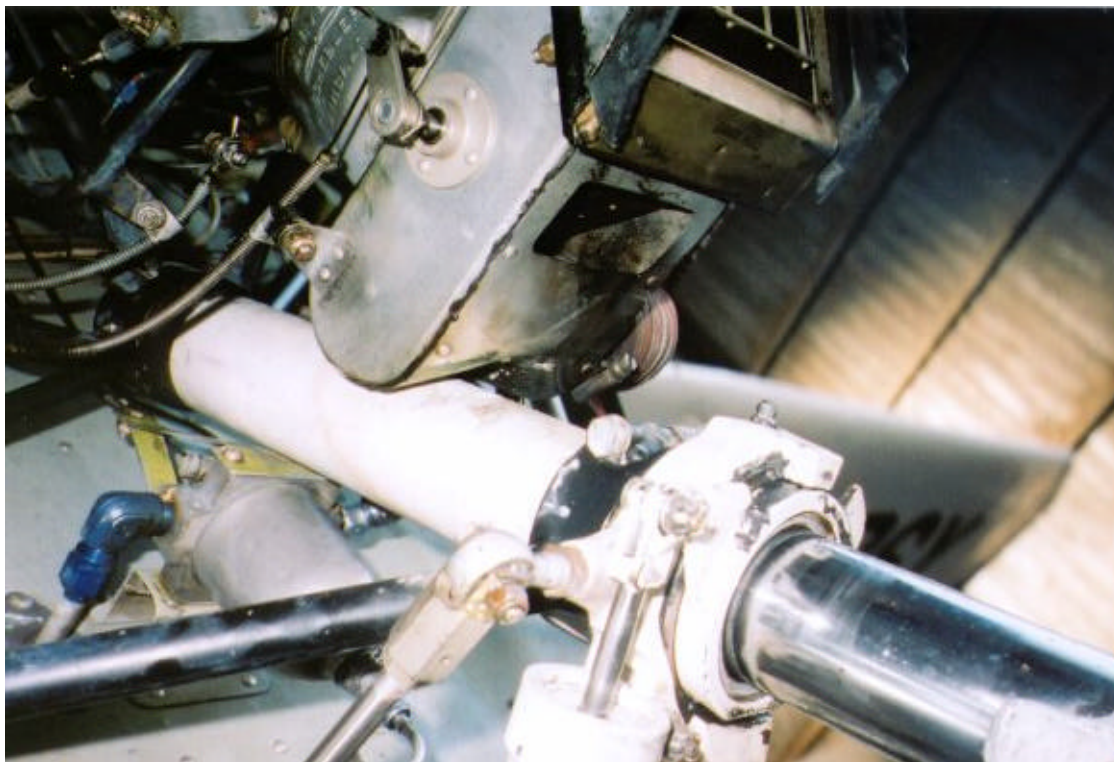
La información recogida indica que en este momento en el aeropuerto de León no hay disponibilidad de combustible AVGAS 100LL.

Con la aeronave cargada de combustible, el piloto despegó de Valladolid, y alrededor de las 15:00 horas locales, llegó al aeropuerto de León, efectuó una aproximación normal, pero realizó un primer contacto brusco con la pista sobre tres puntos, lo que provocó que la aeronave botase, se fuese de nuevo al aire y a continuación cayese produciéndose el contacto primeramente con la rueda de morro. Finalmente se produjo el contacto del tren principal, realizándose el resto del aterrizaje con normalidad.

Una vez la aeronave en la plataforma, fue revisada, apreciándose que había sufrido daños en la pata delantera y en la bancada de motor.

Las condiciones meteorológicas eran buenas: viento en calma, visibilidad superior a 10 Km y temperatura de 9º C.

El piloto resultó ileso.



### Análisis

Del testimonio del piloto se deduce que éste efectuó una recogida tardía, de forma que, aunque la aeronave levantó un poco el morro, no fue suficiente para impedir que el primer contacto se

produjera sobre tres puntos. Además de ello, esta acción tardía del piloto tuvo como consecuencia que la velocidad de descenso de la aeronave no disminuyera suficientemente, lo que provocó que el primer contacto con la pista fuese brusco, lo que hizo que la aeronave se fuese de nuevo al aire, aunque alcanzando poca altura, posiblemente con una aptitud de morro levantado. Por otra parte, en este impacto la aeronave perdió gran cantidad de energía, que se tradujo en una disminución de su velocidad. En estas circunstancias el estabilizador horizontal pierde gran parte de su efectividad, lo que provoca que la aeronave baje pronunciadamente el morro y descienda rápidamente. El piloto no corrigió la anteriormente mencionada aptitud de morro alto, lo que hizo que la aeronave entrase en pérdida, y cayese sobre la pista impactando fuertemente con la pata de morro, a consecuencia de lo cual se produjeron daños en dicha pata y en la bancada motor.

Así pues, se considera como causa del incidente una actuación incorrecta del piloto en la fase final del aterrizaje. Por una parte, la realización de una recogida tardía, y de otra la no corrección de la aptitud de morro levantado de la aeronave posterior al primer impacto.