

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Viernes, 19 de julio de 2002; 12:27 horas
Lugar	Aeródromo de la Nava, Corral de Ayllón (Segovia)

AERONAVE

Matrícula	EC-DPI
Tipo y modelo	AEROSPATIALE SOCATA RALLYE R-180-T

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING O-360-A3A
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	67 años
Licencia	Piloto privado de avión, piloto velero
Total horas de vuelo	3.800 horas
Horas de vuelo en el tipo	1.200 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Trabajos aéreos – No comercial – Remolque veleros
Fase del vuelo	Despegue – Ascenso inicial

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

La aeronave, dedicada al remolque de veleros, estaba realizando el tercer vuelo del día, remolcando un velero L-13 Blanik. Cuando apenas llevaba un minuto de vuelo, la aeronave sufrió una pérdida de potencia que obligó a realizar un aterrizaje de emergencia.

Las condiciones meteorológicas eran de una temperatura de 27 °C, visibilidad mayor de 10.000 metros, sin nubosidad y sin ráfagas de viento.

En su declaración, el piloto dijo que el despegue se realizó aproximadamente a las 12:25 hora local por la pista 36. La aeronave estaba configurada con un tercio de flaps desplegados. Tras aproximadamente un minuto de vuelo, la aeronave se encontraba a unos 200 pies del suelo, en rumbo 360° y había rebasado en unos 1.000 metros el límite norte del campo de vuelos. En ese momento se produjo, súbitamente, según el piloto, una fuerte caída de la potencia del motor, circunstancia que desapareció de inmediato. Realizó seguidamente un viraje suave de 90° a la derecha para prever un retorno al campo de vuelos, reproduciéndose la caída de potencia en este nuevo rumbo de 90°, sin que esta vez se recuperara la potencia. Por ello decidió soltar el velero.

A continuación, el piloto efectuó una toma de emergencia en un campo de cereal segado y sin obstáculos aparentes. La aeronave recorrió aproximadamente unos 250 metros en el suelo, en un rumbo de 150°, antes de alcanzar, en el límite del campo, un camino de tierra con sus dos cunetas y una zanja canalizada que lo cruzaba. La aeronave interceptó estos tres obstáculos todavía con velocidad, sufriendo daños en la hélice, en la parte inferior del fuselaje y alas y en el tren de aterrizaje, el cual quedó con la pata principal derecha arrancada y las otras dos dobladas.

El piloto, como único ocupante, abandonó la aeronave por sus propios medios, no sufriendo ningún tipo de heridas.

Las marcas y deformaciones que presentaba la hélice tras el accidente eran indicativas de que el motor no proporcionaba potencia en el momento del impacto con el terreno. En la inspección realizada no se encontró ningún indicio de fallo mecánico en el motor que pudiera ser origen del accidente. No se pudieron hacer pruebas funcionales con motor en marcha porque el carburador había sufrido daños en el choque con el suelo. El combustible había sido retirado de la aeronave por el personal del aeródromo para poderla trasladar al hangar donde fue depositada. No se midió la cantidad extraída, pero se afirmó que fue bastante. La válvula selectora de combustible no se actuó durante el vuelo, pero se comprobó en la inspección posterior que dicha válvula como las líneas y demás elementos del sistema de alimentación de combustible estaban en buen estado.

El piloto manifestó que la política de combustible seguida por el aeroclub consistía en llenar los depósitos al máximo la noche anterior. Además, comprobó en la inspección

prevuelo, realizada al comenzar la actividad del día, que los niveles de combustible y lubricante eran los correctos.

2. CONCLUSIONES

De los hechos expuestos se sigue que no se ha podido determinar con seguridad la causa del accidente, considerándose como probable la interrupción en la alimentación de combustible al motor sin que pueda precisarse más su origen.