

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Miércoles, 6 de agosto de 2003; 12:50 h local
Lugar	Aeropuerto de Almería

AERONAVE

Matrícula	EC-DAA
Tipo y modelo	CESSNA 310 R N.º de serie 310R0618
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	CONTINENTAL 520 M
Número	2

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	55 años
Licencia	Piloto privado de avión
Total horas de vuelo	6.000 h aproximadamente
Horas de vuelo en el tipo	315 h aproximadamente

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			3
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Hélices y parte inferior del fuselaje
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Privado
Fase del vuelo	Aterrizaje

INFORME

Fecha de aprobación	26 de octubre de 2005
---------------------	------------------------------

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

El día 6 de agosto de 2003, la aeronave Cessna 310 matrícula EC-DAA con un piloto a los mandos y tres pasajeros, procedente del aeropuerto de Muchamiel (Alicante), se puso en contacto con la TRW del Aeropuerto de Almería para finalizar su vuelo en este aeropuerto sobre las 12:50 h (hora local).



Las condiciones meteorológicas en el aeropuerto de destino eran: temperatura era de 34 °C, la presión 1.018 mb, el viento de dirección 080°-090° con velocidad entre 11 y 13 kt, visibilidad de más de 10 km, sin nubes y sin ningún fenómeno atmosférico significativo.

Tanto el viaje como la aproximación y el aterrizaje se desarrollaron con normalidad hasta que al tocar tierra el piloto advirtió que el tren de aterrizaje no estaba fuera provocando el deslizamiento por la pista hasta la detención de la aeronave.

Ninguno de los cuatro ocupantes sufrió daños, resultando ilesos.

Cuando llegaron los servicios de salvamento del aeropuerto al lugar del accidente, los ocupantes de la aeronave ya la habían abandonado por sus propios medios.

Tras el suceso, la aeronave fue retirada de la pista suspendida por una grua hasta la plataforma del aeropuerto, observándose que la pata de morro estaba desbloqueada con las compuertas semiabiertas, viéndose la rueda del mismo. También las dos patas del tren principal se encontraban desbloqueadas e iniciado el movimiento de salida.

Se procedió a sacar el tren por el procedimiento manual para que la aeronave quedara aparcada sobre sus propias patas.

Presentaba diversas rozaduras y algunas roturas a lo largo del revestimiento inferior del fuselaje debidas al deslizamiento sobre la pista. Las palas de las dos hélices se encontraban dobladas hacia atrás, aproximadamente a los dos tercios de su envergadura, observándose rozaduras en la zona del dobléz.

1.2. Información sobre el piloto

El piloto contaba con una licencia de piloto privado de avión expedida el 01-06-1979, válida hasta el 20-11-2005, habiendo pasado todas las revisiones médicas reglamentarias. Su experiencia de vuelo era de unas 6.000 h, de las cuales unas 315 correspondían al tipo de la aeronave accidentada.

1.3. Información sobre la aeronave

Fabricada por Cessna en el año 1977, modelo C-310 R, número de serie 310R0618, con capacidad para 5 personas, estaba dotada con dos motores Continental IO-520-M que le permitían un peso máximo de despegue de 2.497 kg.

El certificado de aeronavegabilidad pertenecía a la categoría de vuelos privados normales con autorización para realizar vuelos VFR y nocturnos. Estaba validada hasta el 08-05-2004.

1.4. Ensayos e investigaciones

1.4.1. Declaración del piloto

El piloto manifestó que en el comienzo del aterrizaje todo iba normal, con las luces indicativas de tren desplegado en verde. Una vez realizada la toma de tierra y después de haber rodado unos 600 m, notó que el tren de aterrizaje cedía por lo que metió motores pero al no tener respuesta adecuada, decidió seguir en tierra y mantener el eje de pista hasta la parada total. Estimó que desde el fallo del tren hasta parar recorrieron unos 50 m deslizándose sobre la parte central inferior del avión.

1.4.2. Declaraciones de testigos

Los Controladores de servicio vieron que tomó tierra muy estabilizado, pareciendo que todo iba normal, avanzando unos 1.200 m en pista hasta detenerse.

Una persona que se encontraba trabajando en un lateral de la pista, a unos 100 m del eje de la misma, dice que vió venir al avión muy estable, bajando, y pensó que iba a dar una pasada ya que no tenía las ruedas fuera. Sobrepasada su posición tocó la pista y siguió recto por ella. No observó ningún movimiento en la parte inferior del avión.



Otro testigo, situado un poco antes de la cabecera de pista y aproximadamente en la prolongación del eje de la misma, informa de que vió claramente la panza del avión y en ningún momento que éste llevara las ruedas fuera.

1.4.3. *Inspecciones y ensayos*

En el momento de levantar la aeronave, la pata de morro y las principales estaban a medio salir, por lo que se procedió a sacar el tren manualmente, comprobando que bajó y blocó con normalidad.

Se efectuó una inspección detallada de todos los componentes del sistema mecánico de accionamiento del tren de aterrizaje (bielas, varillas, etc.) así como de los eléctricos, sin encontrar ninguna anomalía.

Posteriormente se llevaron a cabo diversas pruebas de accionamiento de tren, tanto por el procedimiento normal como por el de emergencia, resultando todos positivos, sin detectar ningún fallo de funcionamiento. Las luces indicadoras funcionaban correctamente y se cumplían los tiempos de salida y retracción (de 5 a 9 segundos y entre 12 y 14 segundos, respectivamente, según el AMM del avión). También el aviso sonoro de tren funcionaba normalmente.

En la pista había huellas de ambas hélices a lo largo de unos 300 m que desaparecen a unos 275 m del lugar en que se detiene la aeronave.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

La información proporcionada por los resultados de las inspecciones y pruebas de accionamiento del tren, sin que haya aparecido ninguna anomalía, permiten descartar cualquier fallo mecánico o eléctrico en el aterrizaje.

Las marcas de ambas hélices en la pista indican que los motores estaban girando hasta el momento en que el avión contactó con la pista. La parada de los motores se produjo al quedar bloqueadas las hélices con dos palas apoyadas en el suelo, sin romperse. La deformación que presentaban las palas, dobladas hacia atrás, hacen suponer que los motores estaban funcionando con poca potencia en el momento del aterrizaje.

Los dos testigos que presenciaron el aterrizaje próximos a la pista, coinciden afirmando que la aeronave no llevaba el tren fuera, cuando lo lógico hubiese sido que en la fase final de la toma de tierra el tren estuviera desplegado y visible para ambos observadores.

Todo ello, unido a que los controladores vieron un aterrizaje normal, hace suponer que éste se realizó sin sacar el tren y solamente en el último momento se intentó hacerlo,

dando tiempo únicamente a que se abrieran las compuertas de la pata delantera, quizá por tener el morro ligeramente levantado.

La causa del accidente se puede establecer en una actuación incorrecta por parte del piloto al no accionar la palanca de bajada de tren en la fase previa a la toma de tierra.

Es conveniente destacar la importancia de ejecutar listas de comprobación para la aproximación y aterrizaje.