

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Jueves, 7 de agosto de 2003; 11:50 horas
Lugar	Aeródromo de Casas de los Pinos (Cuenca)

AERONAVE

Matrícula	EC-GVQ
Tipo y modelo	SOCATA TB-200

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING IO-360-A1B6
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	44 años
Licencia	Piloto privado de avión
Total horas de vuelo	100 horas
Horas de vuelo en el tipo	52 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			1
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Placer
Fase del vuelo	Aterrizaje – Recorrido de aterrizaje

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

La aeronave despegó del aeropuerto de Cuatro Vientos para realizar un vuelo de placer. La ruta prevista era pasar por las proximidades de las localidades de Navalcarnero, Quintanar de la Orden, Pedro Muñoz, Pedroñeras y Casas de los Pinos.

Cuando estaba efectuando el aterrizaje en la pista 30 del aeródromo de Casas de los Pinos, la aeronave se salió por el final de la misma, quedando a unos 30 metros del extremo de la superficie pavimentada correspondiente a la cabecera 12.

1.2. Lesiones a personas

Los dos ocupantes de la aeronave resultaron ilesos.

1.3. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió daños en hélice (fotografía 1), motor y bancada, mamparo cortafuegos y tren de aterrizaje de morro (fotografía 2).



Fotografía 1. Daños en la hélice.

1.4. Otros daños

No hubo daños a terceros.



Fotografía 2. Daños en el tren de morro.

1.5. Información sobre la tripulación

El piloto estaba en posesión de una licencia que le capacitaba para el vuelo, expedida por vez primera el 22 de enero de 1999 y válida hasta el 19 de marzo de 2006. Había pasado los reconocimientos médicos correspondientes.

Su experiencia de vuelo era de unas 100 horas en total, siendo aproximadamente 52 horas en el tipo.

1.6. Información sobre la aeronave

La aeronave disponía del certificado de aeronavegabilidad número 4292, renovado por última vez el día 31 de julio de 2003 y válido hasta el día 31 de julio de 2004. Habían transcurrido 11 horas desde la revisión de 2.000 horas. Este último trabajo incluyó la sustitución del motor.

1.7. Información meteorológica

Las condiciones en el aeródromo en el momento del accidente eran CAVOK en lo que se refiere a visibilidad y techo de nubes.

La situación meteorológica en superficie, el día del accidente, era de vientos flojos del Este para toda la Península.

El informe METAR de la base aérea de Albacete para las 10:00 UTC¹ indicaba viento de dirección 120° y velocidad 4 nudos. Aunque la distancia entre la base aérea y el aeródromo es de unos 50 kilómetros, se considera que, dada la orografía entre los dos puntos y la situación meteorológica general del día, el viento en el aeródromo tendría valores semejantes.

1.8. Información sobre el aeródromo

La pista del aeródromo de Casas de los Pinos está situada a una elevación de 722 metros, es de superficie asfáltica, con una longitud de algo más de 700 metros.

1.9. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave se salió por el final de la pista 30 (cabecera 12) recorriendo unos 30 metros de terreno con ligera pendiente descendente hasta su detención. Su posición final estaba prácticamente en la prolongación del eje de la pista, con su eje longitudinal ligeramente orientado a la izquierda del eje de pista.

La aeronave mantuvo su integridad estructural. La única rotura aparente fue la de la pata de morro, permaneciendo unida al fuselaje.

1.10. Incendio

No se produjo incendio.

1.11. Supervivencia

Los ocupantes pudieron abandonar la aeronave sin ningún inconveniente adicional.

1.12. Ensayos e investigaciones

1.12.1. Declaración del piloto

Durante la aproximación al aeródromo de Casas de los Pinos mantuvo las comunicaciones abiertas en la frecuencia del aeródromo, aunque no hubo respuesta por parte de la misma.

¹ La hora local se obtiene sumando 2 horas a la hora UTC.

Era la segunda vez que operaba en ese aeródromo.

Abortó una primera maniobra de aproximación por ir más rápido de lo que consideraba adecuado. En la segunda maniobra, realizó un tramo de viento en cola izquierdo para la pista 30, tomando sobre el eje de la pista.

Aplicó los frenos tras el contacto y tuvo la sensación de que no eran muy efectivos. Cuando vio que probablemente se saldría de la pista, evaluó la posibilidad de realizar un motor y al aire, pero ya no tenía ni velocidad ni pista suficiente para ello.

La aeronave abandonó la pista por la cabecera 12, parándose poco después. Cuando la aeronave se detuvo, cerró el depósito de combustible, desconectó el interruptor principal («master») y el alternador y retiró la llave de contacto. Tras ello, abandonó la aeronave.

No recuerda el viento que había, con la aproximación efectuada no tenía buena visibilidad de las mangas instaladas en el aeródromo. La pista no presentaba ninguna contaminación destacable. No notó que la aeronave tuviese una actitud de flotación en ningún momento.

1.12.2. *Otros testimonios*

Usuarios de la aeronave en los días anteriores (después de las últimas tareas de mantenimiento) no advirtieron ninguna anomalía en los frenos.

1.12.3. *Inspección de la aeronave*

En la inspección efectuada tras el accidente no se encontró evidencia de haber ocurrido fallo mecánico en la aeronave anterior al accidente.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

De la información recopilada pueden realizarse estas las siguientes consideraciones:

- No se encontró evidencia de fallo en la aeronave en general ni en los frenos en particular.
- No se dispone de datos meteorológicos exactos del momento y lugar del accidente, pero con la información que se expone en el apartado 1.7 es factible suponer que la aeronave aterrizó con viento de cola de una intensidad en torno a los tres o cuatro nudos. Esto pudo propiciar una toma larga y una velocidad de toma respecto al suelo algo superior a la esperada.

- La relativamente reducida experiencia de vuelo del piloto, junto con el hecho de no conocer bien el aeródromo y la observación de que tuvo que abortar una aproximación por velocidad alta, son factores que sugieren que la velocidad de toma de contacto era mayor de la que el piloto suponía.

Por todo ello, se considera que la causa más probable del accidente fue una toma larga combinada, posiblemente, con una velocidad de aterrizaje ligeramente alta.