

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Viernes, 5 de septiembre de 2003; 16:03 horas
Lugar	Aeropuerto de San Javier (Murcia)

AERONAVE

Matrícula	EC-ARY
Tipo y modelo	PIPER PA-25-150

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING O-320-A2B
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	40 años
Licencia	Piloto comercial de avión
Total horas de vuelo	Más de 2.000 horas
Horas de vuelo en el tipo	Más de 600 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Menores en hélice, tren principal y ala izquierda
Otros daños	Rotura de una baliza y las tapas de dos arquetas

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Comercial – Anuncios aéreos
Fase del vuelo	Despegue – Ascenso inicial

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

El viernes 5 de septiembre de 2003, la aeronave EC-ARY despegó a las 15:55 horas del Aeropuerto de Murcia San Javier para realizar un vuelo de publicidad aérea junto con otras dos aeronaves.

El despegue se realizó con normalidad por la pista 05 y fue autorizado por la torre de control para realizar un circuito por la derecha y recoger el cartel en una isleta situada entre la plataforma de estacionamiento y la calle de rodaje.

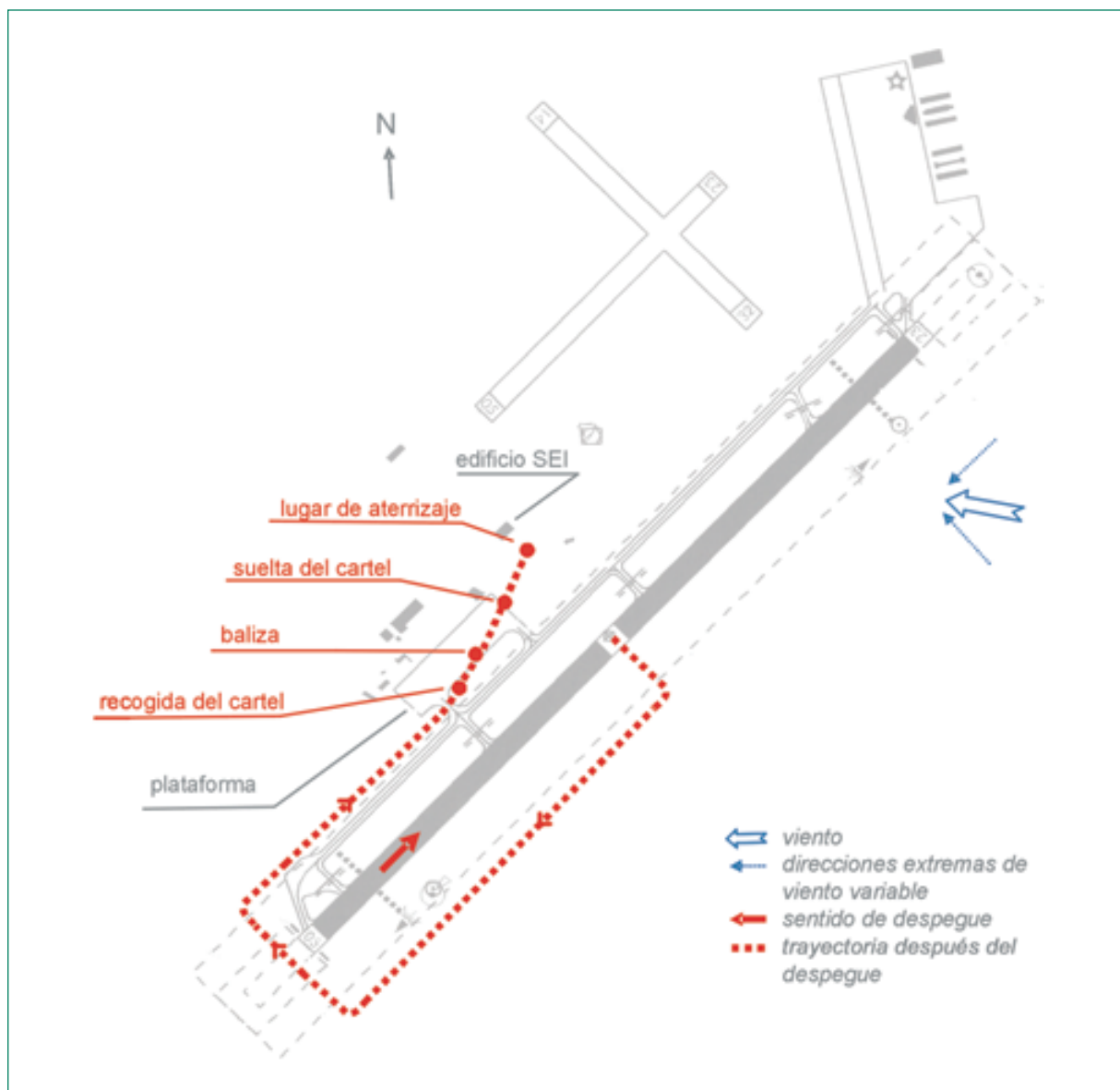


Figura 1. Trayectoria de la aeronave

La aeronave completó el circuito, realizó un viraje a la izquierda para situarse en la trayectoria de la «portería» y comenzó a descender para realizar la recogida. Tras enganchar el cartel, el piloto inició el ascenso, pero, según su declaración, el motor tardó unos segundos en reaccionar. Durante el arrastre por la isleta y la plataforma de estacionamiento, el cartel se enganchó en una baliza.

Ante la imposibilidad de ascender, el piloto decidió soltar el cartel al final de la plataforma, a pesar de lo cual la aeronave siguió sin recuperar velocidad y altura y el piloto decidió realizar, a las 16:03 horas, un aterrizaje de emergencia quedando la aeronave detenida a unos 80 metros delante del edificio del servicio de extinción de incendios.

En el último tramo de su recorrido se produjeron choques del tren izquierdo con el terreno en dos ocasiones y del ala izquierda con unos matorrales.

El piloto resultó ileso y abandonó la aeronave por sus propios medios.

1.2. Daños

La aeronave resultó con daños en:

- Hélice: melladura de unos 2 cm de longitud en una de las palas.
- Tren principal: daños en los amortiguadores y deformación de la estructura del tren.
- Plano izquierdo: deformaciones en el larguero principal y varias costillas.

Después del incidente, la aeronave se trasladó por sus propios medios a la plataforma y la compañía estuvo realizando pruebas de funcionamiento del motor y la hélice, a máxima potencia durante algunos minutos, sin que se encontrara ningún comportamiento anormal.

Además de los daños de la aeronave, se produjeron los siguientes desperfectos en el aeropuerto:

- Rotura de una baliza del parking.
- Rotura de las tapas de fibra de dos arquetas.

1.3. Información sobre la tripulación y la aeronave

Los datos más importantes sobre el piloto y la aeronave se muestran en las tablas siguientes. La última revisión de mantenimiento fue realizada 22 días antes del incidente y correspondió a una inspección de 500 horas.

Información sobre el piloto

Edad	40 años	
Nacionalidad	Española	
Licencia	Piloto comercial de avión	
Habilitación (validez)	Monomotor pistón (hasta 22-02-2005)	
	Vuelo instrumental (caducada desde 27-03-2003)	
	SN601 (caducada desde 27-03-2003)	
	Instructor vuelo instrumental (hasta 24-09-2003)	
<i>Experiencia</i>	Total	Más de 2.000 horas
	En el tipo	Más de 600 horas
	Últimos 30 días	67:50 horas
	Últimos 60 días	151:00 horas
	Últimos 90 días	218:35 horas

Información sobre la aeronave

Matrícula	EC-ARY	
Constructor	Piper Aircraft Corporation	
Modelo	PA-25-150	
Número de serie	25-645	
Año de fabricación	1961	
<i>Motor</i>	Fabricante	Lycoming
	Modelo	O-320-A2B
<i>Hélice</i>	Marca	Sensenich
	Modelo	M74DM
<i>Certificado de aeronavegabilidad</i>	Clase	Normal
	Empleo	Trabajos aéreos. Publicidad
	Prestación técnica	Aeronave idónea para vuelo visual
	Caducidad	13-05-2004
	Última renovación	13-07-2003

Información de mantenimiento

<i>Motor</i>	Horas	1.257:55 horas
<i>Aeronave</i>	Horas	5.000:40 horas
<i>Últimas inspecciones</i>	100 horas	Fecha: 16-07-2003.
		Horas aeronave: 4.816:55
	500 horas	Fecha: 13-08-2003
		Horas aeronave: 4.915:50

1.4. Información meteorológica

Los datos meteorológicos en relación al accidente son los siguientes:

— Datos facilitados por la torre de control al piloto:

- Intensidad del viento: 10-12 nudos.
- Dirección del viento: 40° de la derecha según declaración del piloto (dirección Este).

— METAR/Speci:

- Hora de la observación: 14:00 UTC.
- Dirección del viento: 110°.
- Intensidad del viento: 8 nudos.
- Direcciones extremas del viento variable: 050° y 150°.
- Visibilidad: CAVOK.
- Temperatura: 29 °C.
- Temperatura de rocío: 22 °C.
- QNH: 1.017 hPa.
- Pronóstico: Ausencia de cambios significativos.

1.5. Información adicional: procedimiento de recogida del cartel

El procedimiento empleado por el operador para la recogida de los carteles de anuncios aéreos se realiza de la siguiente forma:

- La aeronave despegua y se dirige a la zona donde está situado el cartel a recoger.
- En esta zona se encuentran dos barras metálicas verticales separadas entre 3 y 4 metros, entre cuyos extremos superiores se coloca la cuerda que está unida al cartel, quedando el cartel, plegado a modo de acordeón, situado en el suelo.
- La aeronave desciende para situarse encima de la «portería», nombre que se da al conjunto de las dos barras verticales y el cartel.
- Cuando la aeronave pasa por encima de la portería, una pieza metálica con ganchos, unida por otra cuerda de unos 7 metros de longitud a la aeronave, se engancha al cable del cartel situado entre las dos barras, quedando de esta forma el cartel unido a la aeronave.
- La aeronave mete potencia y asciende con ángulo pronunciado para ganar altura.

Desde el momento en que la aeronave realiza el enganche del cartel hasta que éste se despegua del suelo, transcurre un pequeño período de tiempo que se corresponde con el que tarda la aeronave en ganar la altura suficiente como para que el cable que separa la aeronave del cartel se tense por completo.

La distancia en horizontal que tiene que recorrer la aeronave desde que captura el cartel hasta que éste empieza a elevarse, es decir, hasta que empieza a ser arrastrado, suele ser de entre 20 y 30 metros.

2. CONCLUSIONES

En el caso de la aeronave EC-ARY, la distancia horizontal que separaba el punto en el que se situaba el cartel que debía recoger y la baliza donde terminó enganchándose era de aproximadamente 80 metros. Esta distancia, en condiciones normales de operación, debería haber sido más que suficiente para que el cartel se hubiera separado del suelo. Sin embargo, la incapacidad de la aeronave para ascender debió producir que el cartel no se despegara del suelo en las distancias habituales y fuera arrastrado por la plataforma hasta tropezar con la baliza.

Después de aterrizar, la aeronave rodó por sus propios medios hasta la plataforma de estacionamiento y se le hicieron pruebas de funcionamiento al motor y a la hélice sin descubrir ninguna anomalía ni disfunción.

Por otra parte, las condiciones meteorológicas del día del suceso indican que la aeronave, durante la maniobra de recogida del cartel, estaba sometida a un viento cruzado y con rachas de dirección variable que le venían de la derecha. Uno de los efectos que produce un viento de estas características sobre una aeronave es el de intentar levantar el plano de barlovento induciendo, en este caso, un alabeo hacia la izquierda de la aeronave, actitud que explicaría que tanto el tren izquierdo como el plano izquierdo sufrieran impactos con el terreno y la vegetación, por lo que parece probable que fuera la intensidad del viento cruzado la causante de dificultar la controlabilidad de la aeronave durante la maniobra de recogida del cartel, provocando el incidente.