

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Miércoles, 8 de octubre de 2003; 19:00 horas
Lugar	Aeropuerto de A Coruña

AERONAVE

Matrícula	EC-BZX
Tipo y modelo	REIMS AVIATION F-177-RG

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING IO-360-A1B6
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	25 años
Licencia	Piloto comercial de avión; instructor
Total horas de vuelo	582 horas
Horas de vuelo en el tipo	538 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			2
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Menores
Otros daños	Marcas de la hélice en la pista del aeropuerto

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Instrucción – Doble mando
Fase del vuelo	Aterrizaje – Carrera de aterrizaje

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

La aeronave despegó del aeródromo de Chaves (LPCH) con destino al aeropuerto de A Coruña. Era un vuelo de instrucción y a bordo se encontraban el alumno piloto y el instructor. Al realizar el aterrizaje en el aeropuerto de destino la pata de morro del tren se plegó. La aeronave continuó su movimiento apoyada sobre el tren principal y la parte inferior delantera del fuselaje hasta su total detención sin abandonar la pista.



Foto 1. Daños en la hélice



Foto 2. Marcas de la hélice en la pista

1.2. Lesiones a personas

Los dos ocupantes resultaron ilesos.

1.3. Información sobre la tripulación

El instructor al mando (que también era el piloto a los mandos en el momento del incidente) estaba en posesión de una licencia válida, emitida por primera vez el día 11 de abril de 2002 y válida hasta el día 2 de abril de 2008. La habilitación como instructor era válida hasta el día 13 de septiembre de 2005. Su experiencia de vuelo era de unas 582 horas en total, de las cuales, aproximadamente 538 eran en el tipo.

1.4. Información sobre la aeronave

La aeronave contaba con un Certificado de Aeronavegabilidad en vigor. Había sido renovado por última vez el día 22 de junio de 2003 y era válido hasta el día 21 de junio de

2004. De la documentación consultada se deriva que había sido mantenida de acuerdo al programa de mantenimiento autorizado.

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

La aeronave se quedó dentro de la pista, apoyada sobre el tren principal y el morro. El aspecto de la hélice era el esperable cuando el impacto de las palas contra el terreno se produce con el motor desarrollando poca potencia.

1.6. Incendio

No se produjo incendio. Los bomberos que acudieron inmediatamente al lugar del incidente no tuvieron necesidad de intervenir.

1.7. Supervivencia

Los ocupantes abandonaron la aeronave por sus propios medios sin ningún problema adicional.

1.8. Ensayos e investigaciones

1.8.1. Declaración del piloto instructor

El vuelo desde Chaves hasta A Coruña se realizó sin problemas. Realizaron los procedimientos de aproximación y fueron autorizados a aterrizar. En la toma, se dieron cuenta de que el morro bajaba demasiado, por lo que intentaron mantener la posición del mismo y reducir la velocidad, para que si el tren de morro no estaba abajo (como parecía que ocurría) los daños fuesen mínimos. Una vez detenida la aeronave, aseguraron el motor, cortaron combustible y una vez que aseguraron todo y avisaron a los bomberos, apagaron los equipos y salieron de la aeronave.

1.8.2. Inspección de la aeronave

Una vez que la aeronave fue retirada de la pista, se procedió a verificar el funcionamiento del tren, comprobándose que funcionaba correctamente en todos sus elementos. La pata de morro se desplegaba después que las principales, pero la diferencia de tiempo era la habitual y causada por el diseño y forma de funcionar del mecanismo de extendido del tren.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

El tren de la aeronave no había dado muestras de malfuncionamiento en ninguno de los vuelos anteriores al del incidente y tras él, tampoco se encontraron evidencias o indicios de problemas con el tren. Lo anterior, junto con el hecho de que el extendido de la pata de morro ocurre después del de las principales y con una diferencia de tiempo mensurable, induce a considerar que la causa más probable del incidente, fue que el tren se encontraba en transición, por haber sido desplegado más tarde de lo necesario para permitir su total extensión antes de la toma de contacto con el terreno.