

**RESUMEN DE DATOS**

**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>19 de febrero de 2004; 12:55 horas</b>
Lugar	<b>Aeropuerto de Reus (Tarragona)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-FSI</b>
Tipo y modelo	<b>BUCKER/BU-CASA-1131</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>ENMASA TIGRE G-IV-A2</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN**

**Piloto al mando**

Edad	<b>28 años</b>
Licencia	<b>Piloto comercial de avión</b>
Total horas de vuelo	<b>1.300 horas</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>200 horas</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			<b>2</b>
Pasajeros			
Otras personas			

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Importantes</b>
Otros daños	<b>Ninguno</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Aviación general – Instrucción – Familiarización</b>
Fase del vuelo	<b>Aterrizaje</b>

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1. Reseña del vuelo

El 19 de febrero de 2004, alrededor de las 12:00 hora local, la aeronave Bucker-CASA 1131, matrícula EC-FSI, despegó del Aeropuerto de Reus con dos personas a bordo y con intención de realizar un vuelo local de carácter privado. El piloto manifestó que previamente se había procedido a repostar la aeronave y realizar las pruebas y preparativos pertinentes. Una vez transcurridos 30 minutos de vuelo, y previa autorización, procedieron a aterrizar por la pista 25 con buenas condiciones atmosféricas y viento en calma.

Según el piloto, aunque inicialmente la recogida fue normal, en el momento de contacto con la pista el avión se desvió hacia la izquierda, a lo que el piloto respondió con una maniobra de motor y al aire en su intento por controlar la situación. Pese a ello, el avión se salió de la pista y, como consecuencia de rodar sobre tierra, fue perdiendo velocidad muy rápidamente, por lo que hubo de abortar su intento de despegue. Favorecido por la inclinación del terreno de la zona, al final y cuando estaba casi parado, el avión capotó. El piloto también declaró que pudieron salir por su propio pie y que procedieron a cortar magnetos y cerrar llave de combustible. Afirmó que los equipos de rescate se personaron en el lugar en 10 minutos.

Posteriormente a la declaración, y a instancias del entrevistador, el piloto indicó que después de haber recorrido la trayectoria completa del avión, pudo observar que la zona por la que abandonó la pista es una zona de hierba, ya segada en los primeros metros, a la que sigue un camino de uso contra incendios que la aeronave cruzó hasta alcan-



Figura 1. Lugar del accidente

zar una zona de hierba de entre unos 40 a 50 cm de altura. Observó más adelante un desnivel en el terreno, mayor según él de 10 cm de altura, en donde la pata derecha tropezó, provocando el contacto del plano derecho con el terreno y posterior vuelco del avión; según su apreciación, a unos 40 m del borde de pista.

### 1.2. Lesiones a personas

El piloto resultó ileso y el pasajero con heridas leves.

### 1.3. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió daños importantes: hélice y pata derecha rotas, timón de dirección, plano inferior derecho y parte inferior del morro con desperfectos.

### 1.4. Información sobre la tripulación

El piloto disponía de licencia de piloto comercial de avión, con calificación como instructor desde julio de 2000, y renovada el 2 de enero de 2004.



Figura 2. Irregularidades del terreno

### 1.5. Información sobre el aeródromo

El Aeropuerto de Reus dispone de dos pistas, una de asfalto (07-25) y otra de tierra (12-30). En la actualidad se encuentra operativa únicamente la de asfalto. Entre las

características del aeródromo en los alrededores de la pista asfaltada cabe señalar que, inmediatamente después de las correspondientes luces de borde de pista, aparece ya una superficie de hierba, dividida por un camino que distingue dos zonas: una más cercana a pista, donde la hierba está segada, y otra más alejada, en donde la altura de la hierba es considerable al estar comprendida entre 40 y 50 cm. Dentro de esta zona, tal y como se aprecia en las fotografías, existe además un escalón en el terreno, de una altura mayor de 10 cm. Según indicaciones del acompañante, también piloto, la capa asfáltica de la zona de toma de contacto presentaba ondulaciones.

En lo que se refiere a la pista de tierra, aunque en su día estuvo operativa, en la actualidad, y desde hace cuatro años aproximadamente, está inoperativa.

## **2. ANÁLISIS**

La tripulación estaba practicando con aeronave de patín de cola. Según las propias apreciaciones de la tripulación, no se observó en el momento de la toma de contacto condición adversa alguna que pudiera haber afectado al rodaje por la pista.

Las ondulaciones de la capa asfáltica de pista y/o la suavidad/dureza del contacto de la cola con la superficie pudieron ser origen de las oscilaciones laterales de la trayectoria de rodaje.

Las características físicas de la franja de pista, de 150 m de ancho desde el eje de la misma, tuvieron influencia en los daños sufridos por la aeronave, ya que parece que ésta capotó favorecida además de por la inclinación del terreno, por el hecho de que la pata derecha del tren de aterrizaje tropezase en un resalte o desnivel del suelo.

## **3. CONCLUSIONES**

Se considera como causa probable de la pérdida de control de la aeronave en el suelo una incorrecta ejecución de la maniobra de toma de contacto. La dificultad en el control estuvo favorecida posiblemente por las ondulaciones que presentaba la capa asfáltica en la zona de contacto.