

**RESUMEN DE DATOS**

**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Martes, 3 de agosto de 2004; 17:52 horas</b>
Lugar	<b>Aeródromo de Fuentemilanos (Segovia)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-HBD</b>
Tipo y modelo	<b>ALEXANDER SCHLEICHER ASW-19B</b>
Explotador	<b>Privado</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>No aplicable</b>
Número	<b>No lleva</b>

**TRIPULACIÓN**

**Piloto al mando**

Edad	<b>67 años</b>
Licencia	<b>Piloto de planeador</b>
Total horas de vuelo	<b>3.000 horas</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>500 horas</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			<b>1</b>
Pasajeros			
Otras personas			

**DAÑOS**

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

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Aviación general – Privado</b>
Fase del vuelo	<b>Aterrizaje – Recorrido de aterrizaje</b>

## **1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS**

### **1.1. Reseña del vuelo**

La aeronave despegó del Aeródromo de Fuentemilanos para efectuar un vuelo local. Durante la realización de la maniobra de aterrizaje la aeronave efectuó una toma dura con el tren de aterrizaje plegado.

### **1.2. Lesiones a personas**

El piloto sufrió cortes en la mano izquierda y lesiones en la espalda. A causa de ello estuvo ingresado en el Hospital General de Segovia para observación. Fue dado de alta en aproximadamente 24 h.

### **1.3. Daños sufridos por la aeronave**

La aeronave sufrió daños menores en la parte inferior del fuselaje y en la rueda de cola, así como raspaduras en el plano izquierdo.

### **1.4. Información sobre la aeronave**

El piloto estaba en posesión de una licencia de piloto comercial de planeadores expedida en Estados Unidos de Norteamérica y que había sido validada por la Dirección General de Aviación Civil. Esta validación le autorizaba para actuar como piloto privado de planeadores con matrícula española hasta el día 15 de abril de 2005. Había pasado el reconocimiento médico de clase 2 el día 14 de abril de 2004, por lo que estaba en vigor en el momento del incidente.

### **1.5. Información sobre la aeronave**

La aeronave contaba con un certificado de aeronavegabilidad renovado el día 5 de mayo de 2004 y válido por un año.

### **1.6. Información meteorológica**

En el momento del incidente el viento era de 8 kt del noroeste sin ráfagas. La visibilidad era mayor de 10.000 m, había nubes a 8.000 ft y la temperatura en el aeródromo era de 28 °C.

## 1.7. Comunicaciones

La aeronave mantuvo comunicación con la radio de pista momentos antes del incidente.

## 1.8. Ensayos e investigaciones

### 1.8.1. *Declaraciones de piloto y testigos*

Según las manifestaciones del piloto, la aeronave efectuó la aproximación al Aeródromo de Fuentemilanos disponiendo de información de pista en servicio (era la 34 en ese momento) y de viento (era de 8 kt del noroeste).

En el tramo final de la aproximación el piloto dijo actuar sobre la palanca de tren creyendo que era la de los aerofrenos. Ya sobre la pista y efectuando la recogida, se observó desde el exterior que la aeronave tenía una velocidad excesiva y estaba con los aerofrenos guardados. En comunicación radio desde la pista se informó al piloto inmediatamente de la situación en la que estaba. Tras recibir esta información, el piloto procedió a extender los aerofrenos. Después intentó actuar sobre las palancas de tren y aerofrenos a la vez y con la misma mano. Después de la comunicación radio que se ha comentado antes, la aeronave describió una trayectoria caracterizada por oscilaciones en la actitud, terminando con un aterrizaje duro sin tren.

## 2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Del análisis de los datos anteriores se desprende que la causa más probable del incidente fue el manejo erróneo de los mandos de tren y aerofrenos durante la fase final de la aproximación y aterrizaje. La actuación que el piloto hizo en los últimos momentos sobre las dos palancas fue probablemente la causa de que descuidara el control de la aeronave y ésta efectuara un aproximación final poco estable, con oscilaciones a lo largo de la trayectoria y que se realizara el aterrizaje sin llegar a completar el despliegue del tren.