

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Domingo, 10 de julio de 2005; 16:08 h UTC
Lugar	Aeropuerto de Cuatro Vientos (Madrid)

AERONAVE

Matrícula	EC-JFU
Tipo y modelo	PIPER PA-34-220T
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	Teledyne Continental TSIO-360KB y LTSIO-360KB
Número	2

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	49 años
Licencia	Piloto privado de avión (PPL(A))
Total horas de vuelo	216 h
Horas de vuelo en el tipo	37 h (25:30 h en inst. doble mando y 11:30 h solo)

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			3
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Privado
Fase del vuelo	Recorrido de aterrizaje en pista

INFORME

Fecha de aprobación	21 de diciembre de 2005
---------------------	--------------------------------

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Descripción del incidente

La aeronave de matrícula EC-JFU, con indicativo de vuelo AYM977R, partió del Aeródromo de La Rioja (LERJ) a las 15:00 h UTC con destino al Aeropuerto de Cuatro Vientos (LECU). Estableció la primera comunicación con la torre del destino cuando se encontraba a 6 NM del punto «N», y cuando notificó este punto le informaron de que había otro tráfico procediendo a 3 NM en final. Con la intención de mantener la separación con esa aeronave, el piloto pidió permiso para hacer un viraje de 360° a la derecha, siendo autorizado. Antes de completar el viraje recibió la autorización para aterrizar y realizó otro viraje de 90° a izquierda tomando tierra sobre las 16:08 h UTC. Durante la carrera de aterrizaje iba desplazado a la derecha del eje de pista y tocó primero con la rueda izquierda del tren principal, después con la de morro y al tocar con la rueda derecha del tren principal, el piloto pisó el pedal izquierdo y el avión derrapó hacia ese lado, deslizándose por la pista sin control y con el plano derecho por delante hasta detenerse fuera de la pista con el morro orientado hacia el noroeste. La torre activó las alarmas y siguió los procedimientos de emergencia.

1.2. Daños sufridos por la aeronave

- Las tres palas de la hélice derecha quedaron deformadas hacia delante.
- Rotura del cilindro de la pata derecha en la zona de unión con el sobrecentro.

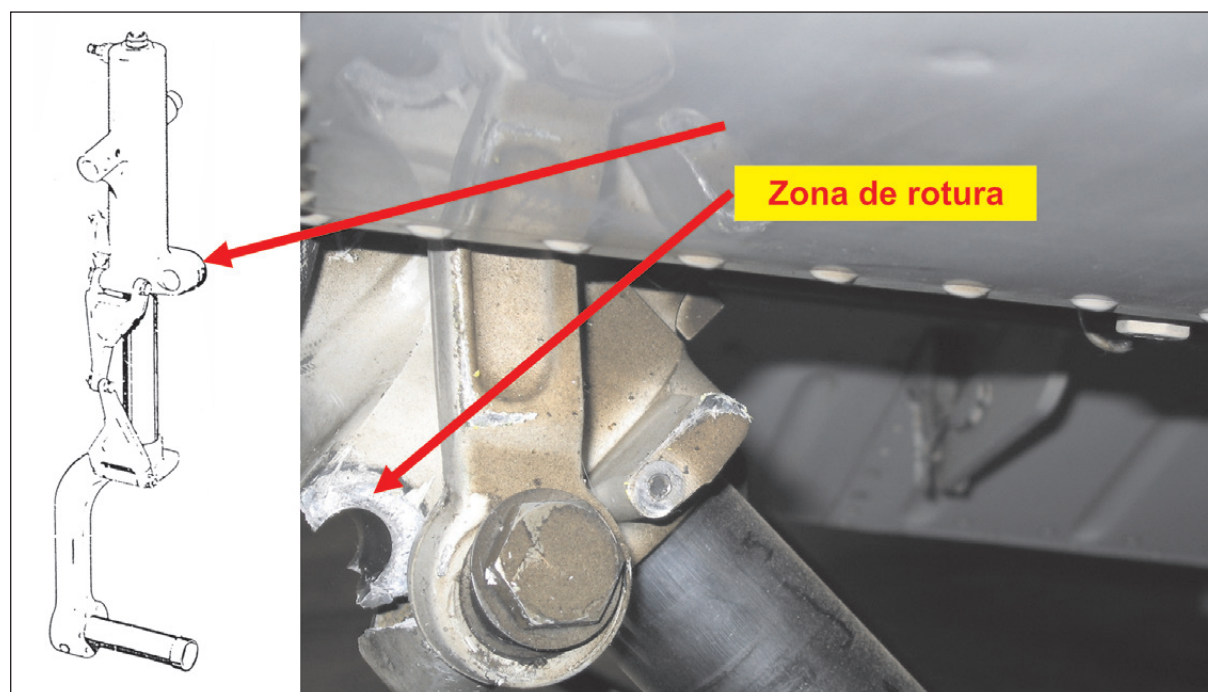


Figura 1. Daños en la pata derecha



Figura 2. Daños en la pata izquierda

- La cubierta de la rueda izquierda reventó en el impacto.
- Lado inferior derecho del fuselaje rozado.
- El plano derecho sufrió roces en el intradós y deformaciones en el extradós cerca del encastre y también en la punta.

1.3. Información sobre la tripulación

Información sobre el piloto		
Edad	49 años	
Nacionalidad	Española	
Licencia	PPL(A) (desde 18-01-2005)	
<i>Habilitación (validez)</i>	ME piston (land) (14-06-2006)	
	SE piston (land) (18-01-2007)	
<i>Experiencia</i>	Total	216 h
	En el tipo	37 h (11:30 h en vuelo solo)
<i>Actividad</i>	Hora comienzo	15:00 h UTC
	Descanso previo	Más de 5 h

1.4. Información sobre la aeronave

Información general		
Fabricante	Piper	
Modelo	PA-34-220T Seneca III	
Número de serie	34-48032	
Año de fabricación	1993	
Motor	Fabricante	TCM Continental
	Modelo	L/TSIO 360 KB
	Número de serie	320162/320163
Hélice	Marca	McCauley
	Modelo	3AF 32C 508-C
Certificado de aeronavegabilidad	Clase	Normal
	Emisión	20-06-2005
	Validez	20-06-2006

Información de mantenimiento		
Aeronave	Horas	1.218 h
Últimas inspecciones	Aeronave y motor	22-08-2004

El avión tenía cumplimentadas las revisiones preceptivas, de acuerdo con su programa de mantenimiento aprobado.

1.5. Información meteorológica

La información facilitada por el piloto y los testigos era:

- Viento ligero del norte.
- Visibilidad ilimitada.
- Cielo despejado.

1.6. Datos sobre la trayectoria y los restos

De las comunicaciones de voz se deduce que tanto la aeronave del suceso como la otra que coincidió con ella en la aproximación fueron notificando su posición correctamente.

te atendiendo a las indicaciones que les daba la torre. Los datos proporcionados por el radar muestran que la EC-JFU inició un viraje a la derecha y antes de acabarlo viró a la izquierda para intentar realizar el tramo final de la aproximación alineado con la pista, quedando desplazado a la derecha del eje, desviación que mantuvo durante el descenso final, realizado con una pendiente de 4° hasta la toma de tierra.

En la carrera de aterrizaje las ruedas dejaron marcas en la pista que revelan una trayectoria curva a la izquierda según el sentido de avance. Se aprecian claramente las huellas dejadas por la rueda de morro y la rueda principal izquierda. La posición relativa de esas huellas indica un deslizamiento de la aeronave con un giro asociado respecto al eje vertical que hacía que la dirección a la que apuntaba el eje longitudinal del avión se fuera separando progresivamente a la izquierda de la tangente a la trayectoria.

En la inspección de los restos se constató que la rueda izquierda del tren principal estaba reventada y su banda de rodadura se hallaba muy desgastada, sin apenas dibujo. El cilindro de la pata principal derecha presentaba una rotura frágil en la zona que rodea al agujero por donde pasa el eje que le une al sobrecentro.

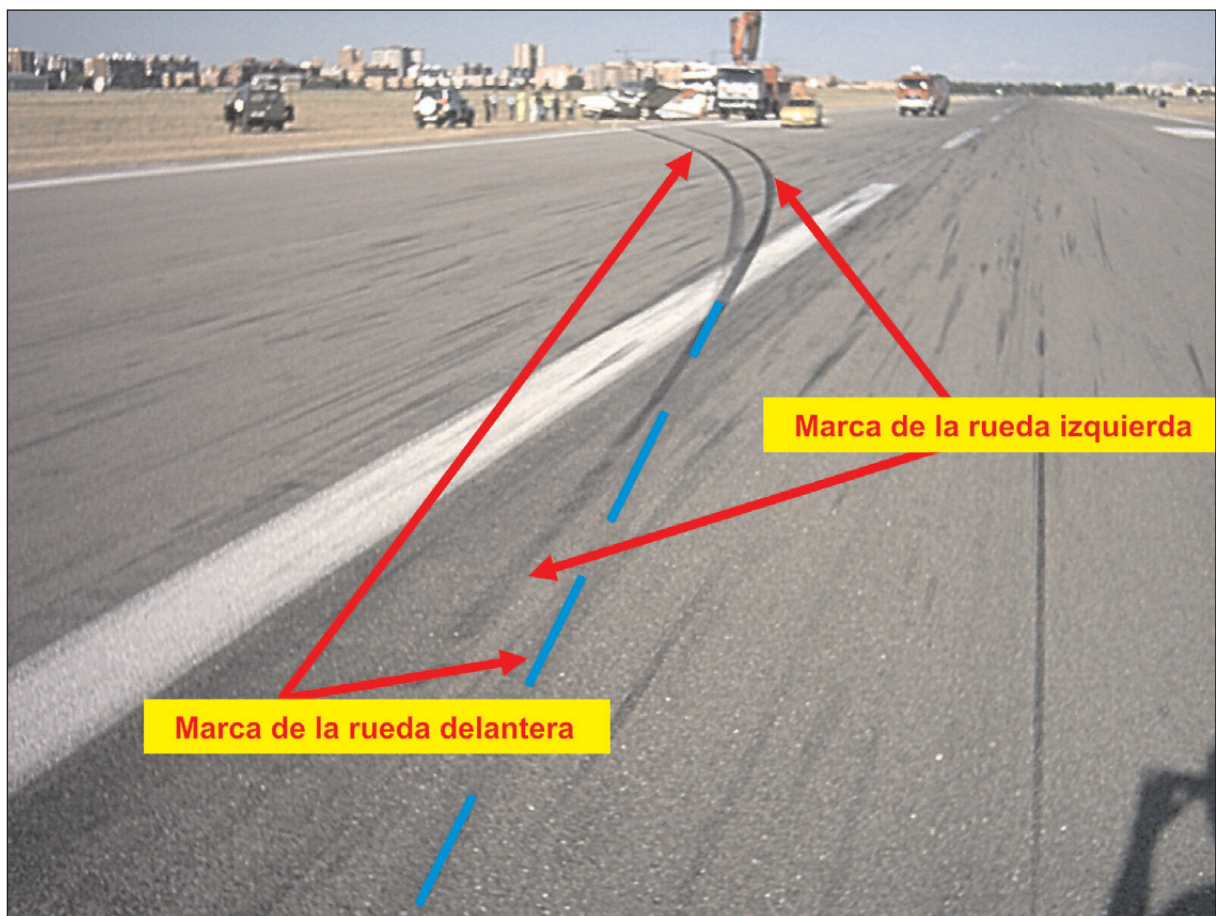


Figura 3. Marcas de frenada

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

La aeronave entró en el tramo final de la aproximación desplazada a la derecha y no alineada con el eje de pista después de interrumpir un viraje al que había sido autorizado que tenía por objeto asegurar la separación con otra aeronave que la precedía en la aproximación.

La toma de tierra, intentando alinear el avión con la pista y nivelarlo por la incidencia de un ligero viento de costado, resultó brusca. La rueda izquierda reventó en el impacto porque estaba muy desgastada. Al pisar el freno izquierdo el avión giró hacia ese lado y deslizó sobre la pista provocando la aparición de cargas transversales fuera del plano de rotación de la rueda en el tren derecho, causando a rotura de la pata por sobreesfuerzo.