

**RESUMEN DE DATOS**

**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Jueves, 18 de julio de 2005; 13:20 h local</b>
Lugar	<b>Aeropuerto de León</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-IRK</b>
Tipo y modelo	<b>CESSNA F-150G</b>
Explotador	<b>Leonavia</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>CONTINENTAL O-200-A</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN**

**Piloto al mando**

Edad	<b>35 años</b>
Licencia	<b>Alumno piloto</b>
Total horas de vuelo	<b>23:15 h</b>
Horas de vuelo en el tipo	

**LESIONES**

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

**DAÑOS**

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

**DATOS DEL VUELO**

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

**INFORME**

Fecha de aprobación	<b>29 de marzo de 2006</b>
---------------------	----------------------------

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1. Descripción del suceso

La aeronave Cessna C-150, matrícula EC-IRK, despegó del Aeropuerto de León para realizar un vuelo visual de instrucción con destino al Aeropuerto de Valladolid, donde tras repostar combustible, emprendería la vuelta al Aeropuerto de León. El único tripulante de la aeronave era un alumno que realizaba un vuelo de instrucción «solo».

Tanto el trayecto de ida como el de vuelta transcurrieron sin incidentes, pero en el momento de realizar el aterrizaje, el avión dio un bote sobre la pista, volviendo a ella de inmediato, para ya sin control, salirse un metro por su margen derecho.

La aeronave se detuvo a 574 m del umbral de la pista 23. El piloto resultó ileso.

Los servicios del aeropuerto procedieron a su retirada a la zona de plataforma de estacionamiento civil, donde se procedió a extraerle el combustible en presencia de miembros del Servicio de Extinción de Incendios (SEI).

### 1.2. Declaración del piloto

En una primera declaración el piloto expresó que en la maniobra de aterrizaje, cuando ya se encontraba junto al umbral, una gran nube de polvo le despistó, provocando que



Figura 1. Estado de la aeronave tras el accidente

entrara demasiado rápido y que el avión diera un bote después del primer contacto con la pista. Recuerda como en ese momento actuó sobre los alerones y el avión ya se dirigió fuera de la pista.

Posteriormente, tres meses después de sus primeras manifestaciones, el piloto realizó una serie de comentarios en el sentido de que la causa de la entrada rápida en pista pudo deberse a un fallo total del anemómetro, que ya desde el despegue en Valladolid no indicaba medida alguna.

### **1.3. Información y daños sufridos por la aeronave**

La aeronave sufrió daños importantes en el buje de la hélice, que se dobló, y en la pata de morro.

Según los datos reflejados en el libro de aeronave, ésta se encontraba al día en cuanto a revisiones de mantenimiento.

### **1.4. Información sobre la tripulación**

Según la documentación facilitada por la escuela Leonesa de Aviación, S. L. (Leonavia) el piloto se encontraba en período de formación para la obtención del Título de Piloto Privado de Avión, contando en su haber con 23:15 h de vuelo totales, de las cuales 6:05 h eran como piloto al mando solo, con un total de 35 despegues y aterrizajes. La suelta había sido realizada el día 10 de junio en el Aeródromo de La Morgal en Asturias.

### **1.5. Información meteorológica**

El informe METAR del Aeropuerto de León correspondiente a las 13 h UTC indicaba vientos de procedencia 230° e intensidad de 12 kt, visibilidad mayor de 10.000 m, poca nubosidad con un techo de 5.000 ft, temperatura de 22 °C y punto de rocío de 10°, siendo el QNH de 1.022 hPa.

### **1.6. Ensayos e investigaciones**

Dada la información facilitada en un principio por el piloto, en la que no se hacía constar ninguna anomalía en el funcionamiento de los equipos, no se consideró necesario realizar ninguna prueba a la aeronave. Como consecuencia de un cambio de versión posterior, en el que se apuntaba a un fallo en la indicación del anemómetro, aún a

pesar del tiempo transcurrido, se decidió realizar una prueba funcional en tierra del sistema Pitot/Estática, con la finalidad de definir la operatividad y posibles errores de indicación del sistema anemométrico del avión.

La referida revisión, consistió en una inspección visual y una prueba funcional con los siguientes resultados:

— Inspección visual:

Se inspeccionó el tubo pitot, no detectándose ningún daño exterior, ni obstrucción en la toma frontal.

Se efectuó una inspección visual del anemómetro y sus conexiones traseras, no detectándose ninguna anomalía, en cuanto a desprendimiento del cristal frontal y pérdida de las conexiones traseras. El aspecto de la carátula del anemómetro era bueno en cuanto a nitidez de marcas y numeración.

Se comprobó que sin aplicar presión en el sistema pitot, el anemómetro marcaba 35 kt. Se verificó que esta anomalía se debía a la posición de un tope mecánico que impedía el recorrido de la aguja indicadora hasta el valor cero de la escala.

— Prueba funcional:

Se efectuaron medidas de indicación en tierra utilizando un equipo de pruebas, simulando tanto incremento como decremento de velocidad aerodinámica, obteniéndose unos resultados correctos. No se detectaron tampoco fugas en el sistema pitot del avión.

De la inspección efectuada se concluyó que el sistema anemométrico funcionaba correctamente, y a la vista de los resultados se descartó una calibración en banco del indicador que, aunque se ajustaría con mayor precisión en alguno de los arcos de indicación, no se consideraba necesario por no aportar ninguna mejora sustancial a la investigación.

## 2. ANÁLISIS

Entre las 13 y las 14 h UTC del 18 de julio de 2005, existía en el Aeropuerto de León un viento de intensidad 12 kt y su procedencia era del Suroeste. Además, en las inmediaciones del lugar se estaban realizando trabajos de movimientos de tierras, dentro de las obras de ampliación del aeropuerto. Según esto, se facilitaba la formación de nubes de polvo, que el piloto en una primera versión declaró que le habían sorprendido y asustado en el tramo final de la aproximación, justo antes del umbral.

Además, estas particulares condiciones de viento y polvo, favorecían la introducción de partículas en el pitot, que aunque inicialmente no hubieran surtido efecto, si que pudieran haberlo hecho con posterioridad.

Por otro lado, dado el tiempo transcurrido entre el accidente y la fecha en que se pudieron realizar las pruebas, lo único que se ha podido determinar es que en el momento de la inspección el funcionamiento del anemómetro era correcto, no pudiéndose trasladar esta conclusión al día del accidente, ya que el lapso de tiempo transcurrido es más que suficiente para permitir una manipulación en el equipo.

Por otro lado, el piloto indicó que entró en la pista demasiado rápido, dando un bote, y que posteriormente actuó sobre los alerones, justo antes de que la aeronave se saliera de la pista. Esta actuación sobre los alerones pudo afectar negativamente al control de la aeronave.

### **3. CONCLUSIONES**

Se considera como causa probable de la pérdida de control en la dirección de la aeronave una incorrecta ejecución de la maniobra de toma de contacto. La pérdida de control pudo estar favorecida por la formación de una nube de polvo proveniente de las obras de ampliación del aeropuerto que se estaban llevando a cabo y que impediría al piloto tener una buena visión de la pista y tener una apreciación más cierta de la velocidad por utilización de referencias exteriores. No se ha podido demostrar que existiera una avería del anemómetro que impidiera proporcionar al piloto el dato sobre la velocidad de la aeronave.