

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Viernes, 14 de abril de 2006; 11:30 h local
Lugar	Aeropuerto de Sabadell (Barcelona)

AERONAVE

Matrícula	EC-DAU
Tipo y modelo	CASA 1131-E (BUCKER)
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	ENMASA TIGRE G-IV A
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	72 años
Licencia	Piloto privado de avión
Total horas de vuelo	1.000 h
Horas de vuelo en el tipo	250 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	N/A

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – No comercial – Placer
Fase del vuelo	Carrera de despegue

INFORME

Fecha de aprobación	27 de septiembre de 2006
---------------------	---------------------------------

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Descripción del piloto

El piloto se disponía a realizar un vuelo local de una hora y media de duración para realizar prácticas de vuelo con la aeronave. Una vez en cabecera de la pista 31, y recibido ya el permiso de despegue, puso el motor a pleno rendimiento, con el fin de adquirir velocidad suficiente para levantar la cola. Dadas las condiciones de viento cruzado de 50° y 6 kt de intensidad, hubo de realizar la maniobra compensando con palanca al viento y pie contrario. En ese momento notó un tirón fuerte a la vez que el pedal derecho se fue a fondo. El avión se desvió a la izquierda derrapando hacia la derecha. A continuación colapsó el tren de aterrizaje y el avión recorrió unos metros hasta que se paró sobre la pista.

Al descender del avión el piloto observó que el cable de dirección del lado derecho estaba suelto.

1.2. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió rotura del tren de aterrizaje principal, además de daños en la hélice y rozaduras en la parte baja del fuselaje.



Figura 1. Estado general de la aeronave

1.3. Información sobre la aeronave

La aeronave es del modelo de tren de aterrizaje de patín de cola. El control de la dirección se realiza con los pedales, que se encuentran conectados al timón de dirección a través de un cable de acero flexible. La unión de este cable flexible con el timón de dirección se realiza a través del sistema denominado «Nicopress».

El manguito tipo Nicopress, que se coloca en el cable, tiene forma de ocho sin cerrar por el centro. La forma de conexión consiste en presionarlo cuidando de usar la herramienta adecuada, y en un orden establecido (véase Fig. 2): primero (1) en el centro, a continuación del lado del lazo del cable (2) y finalmente del opuesto (3).

Tras presionarlo, se ha de comprobar la correcta realización de la operación, realizando para ello una medida de la longitud del manguito que habrá de coincidir con unos datos definidos. En el caso que nos ocupa la longitud del manguito ha de pasar de 5/8 a 7/8 de pulgada.

Llevaba instalado un año y medio, que traducido en horas de vuelo pueden suponer en este avión unas 200 h.

Por el uso de exhibición que se le da a estos aviones, se realizan pocas horas de vuelo, aunque sometiéndolos puntualmente a grandes esfuerzos en la realización de algunas maniobras.

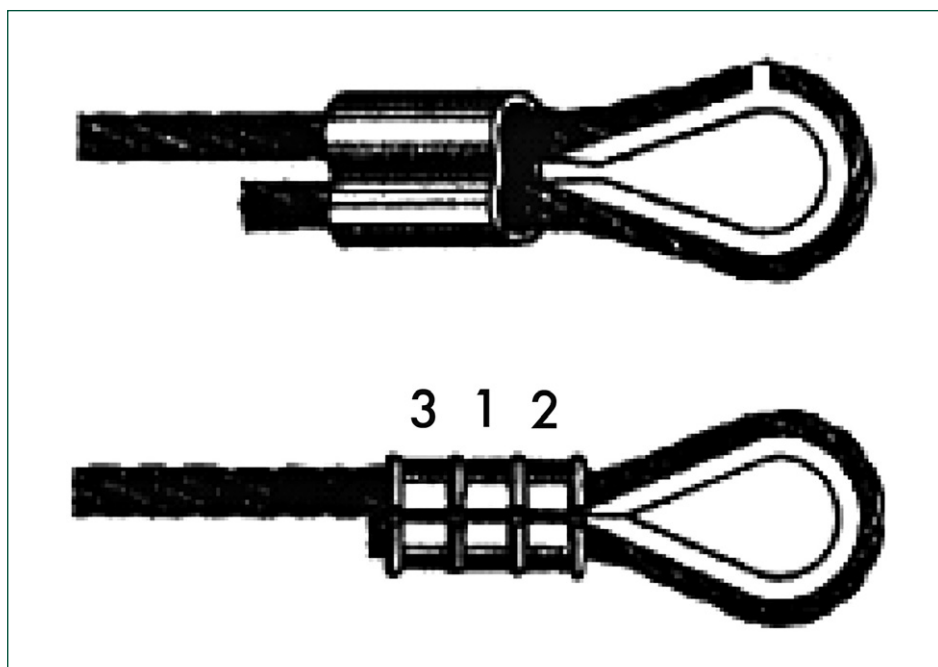


Figura 2. Unión tipo Nicopress

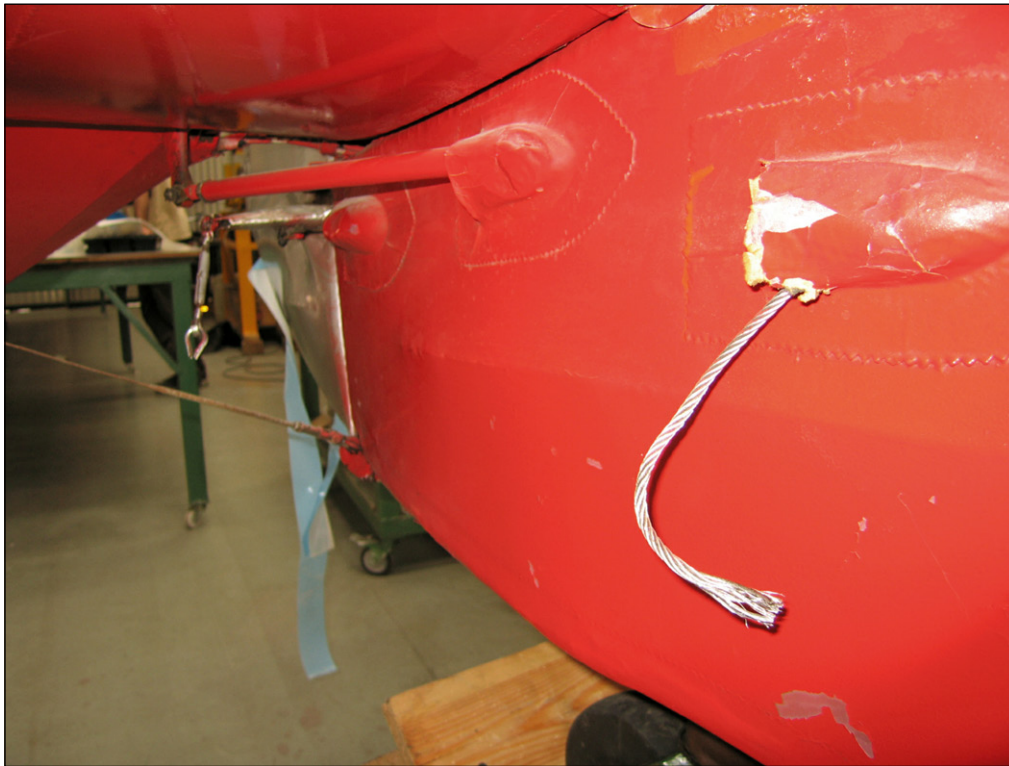


Figura 3. Detalle del cable suelto

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

En la inspección visual en taller, y como ya había sido observado por el piloto en el momento del incidente, se pudo comprobar que el cable de mando del timón de dirección estaba suelto en su unión al timón.

Por tanto, se considera como causa del incidente la pérdida de control de la dirección, provocada por el fallo de la conexión del cable de acero en su unión con el timón de dirección, al soltarse el manguito tipo Nicopress.