

**RESUMEN DE DATOS**

**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Miércoles, 7 de junio de 2006; 18:10 h local</b>
Lugar	<b>Aeropuerto de Valencia</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-CMO</b>
Tipo y modelo	<b>PIPER PA-28</b>
Explotador	<b>Privado</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>LYCOMING O-320-E3D</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN**

**Piloto al mando**

Edad	<b>37 años</b>
Licencia	<b>Piloto privado de avión</b>
Total horas de vuelo	<b>80 h</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>60 h</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			<b>1</b>
Pasajeros			<b>3</b>
Otras personas			

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Menores</b>
Otros daños	<b>Deflectores de ruido</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Aviación general – Privado</b>
Fase del vuelo	<b>Rodaje</b>

**INFORME**

Fecha de aprobación	<b>26 de julio de 2006</b>
---------------------	----------------------------

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1. Reseña del vuelo

La aeronave, a bordo de la cual iban el piloto y tres pasajeros, aterrizó en el aeropuerto de Valencia, después de haber realizado un vuelo local de 1:30 h de duración. Abandonaron la pista por la salida H6 virando 90° a la izquierda, y se dirigieron al aparcamiento de aviación general 2 virando 90° a su derecha, intentando localizar la calle de rodaje J. El piloto giró la aeronave hacia su izquierda para pasar entre los puestos de estacionamiento números 23 y 24, en cuyo fondo hay una barrera metálica antirruído. En esta zona de la plataforma, la citada barrera tiene un hueco, y el piloto dirigió la aeronave hacia él con objeto de atravesarla para dar la vuelta. Al hacerlo, el plano derecho de la aeronave golpeó contra la barrera, lo que provocó que la aeronave girase bruscamente hacia su derecha, chocando con el morro contra la misma y quedando detenido en la posición que se muestra en la figura 1.

### 1.2. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave resultó con daños menores, en la punta del plano derecho y en la hélice la cual quedó con una de las palas ligeramente doblada hacia atrás y con la otra seccionada cerca de su extremo.

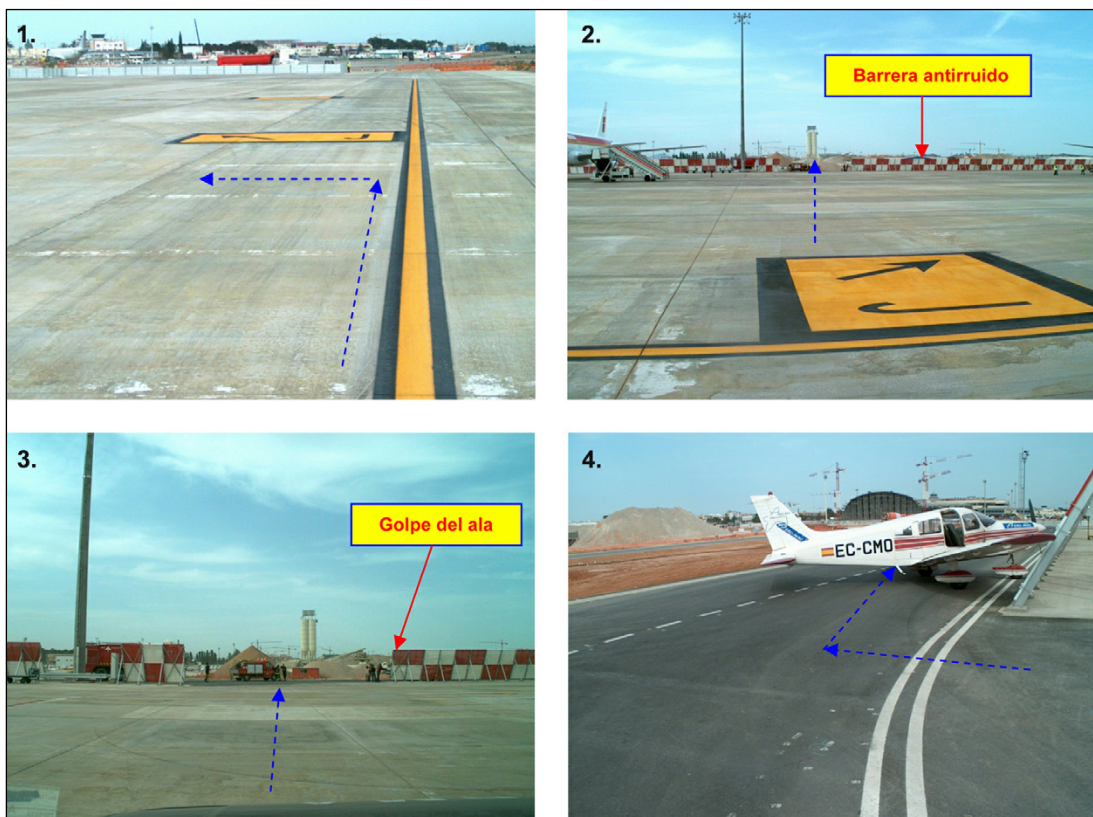


Figura 1. Secuencia fotográfica del movimiento y posición final de la aeronave

### 1.3. Información sobre el aeródromo

#### 1.3.1. Información general

El Aeropuerto de Valencia, se encuentra situado a ocho kilómetros al oeste de la capital, en la localidad de Manises, teniendo una elevación de 68,67 m, y como punto de referencia el situado en las coordenadas 39° 29' 22" N y 0° 28' 54" W.

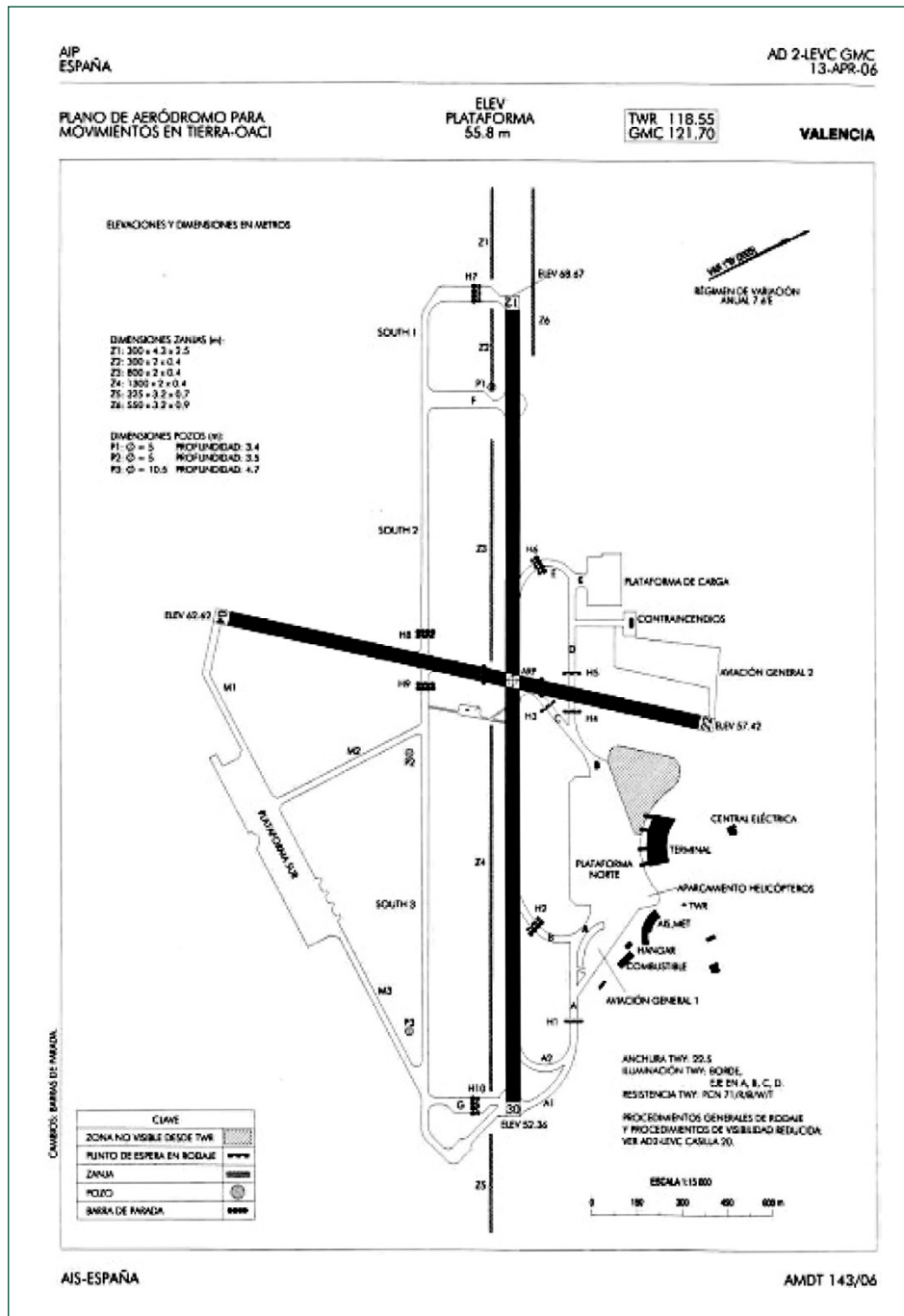


Figura 2. Plano de aeródromo antes de las obras

El tráfico es mayoritariamente regular y nacional. En el año 2005, el aeropuerto registró un tráfico de 4.639.314 pasajeros, 87.045 operaciones y 12.217 toneladas de mercancías, de los cuales la aviación general tiene un lugar destacado ya que anualmente se producen numerosos movimientos de aviación privada y de trabajos aéreos relacionados con la agricultura. Actualmente se están ejecutando importantes actuaciones en infraestructura que afectan al campo de vuelos, al área terminal de pasajeros y también a la plataforma, cuya ampliación incluye la construcción de nuevas calles de rodaje, nuevas puertas de acceso y reestructuración de puestos de estacionamiento. Las obras de la plataforma se desarrollan hasta el 31 de diciembre de 2006 en cinco fases. En el momento del accidente estaba en ejecución la fase III. Los trabajos que se han desarrollado hasta el momento son los siguientes:

### FASES I y II

- Calle de rodaje D no utilizable por aeronaves de tipo E y F.
- Cierre de la calle de rodaje D.
- Nueva calle de rodaje temporal J, uniendo la plataforma de aviación general 2 y la plataforma norte.
- Supresión de la vía de servicio que une el edificio de servicio de extinción de incendios con la pista 12/30 y construcción de una vía de servicio profesional que une el edificio de extinción de incendios con la plataforma de carga.

### FASE III

- La puerta C de acceso a la plataforma se denominará D.
- Nueva puerta C de acceso a plataforma.
- Nuevo trazado de la calle temporal J.
- Nueva calle de rodaje temporal T, uniendo la plataforma de Plataforma norte y ampliación de la plataforma construida.
- Nueva ubicación de los puestos de estacionamiento 21, 22, 23 y 24 y eliminación de los antiguos.
- Eliminación temporal del puesto de estacionamiento 1.
- Puesto de estacionamiento 2 fuera de servicio.
- Construcción de la vía de servicio definitiva que une el edificio de extinción de incendios con la ampliación construida de la plataforma.

#### 1.3.2. *Información sobre el movimiento de la aeronave después del aterrizaje*

La aeronave aterrizó por la pista 12 y abandonó la misma por la salida H6, realizando posteriormente un viraje hacia la derecha de 90° dirigiéndose a la plataforma de aviación general 2. Con motivo de las obras de ampliación de la plataforma que estaban en

su fase III de ejecución se había cerrado la calle de rodaje «D», la cual daba acceso a la plataforma de aviación general y a la plataforma de carga. En sustitución se había habilitado la calle de rodaje temporal «J» que en principio (fase II) unía directamente la plataforma de aviación general 2 y la plataforma norte, pero que en el momento del accidente (fase III) comunicaba la zona oeste de la antigua calle de rodaje «D» con la plataforma de aviación general 2, según se puede ver en la figura 3. Para acceder a esta nueva calle de rodaje «J» hay que dejar a la izquierda los puestos de estacionamiento 21, 22, 23 y 24 que también habían sido trasladados. El avión fue rodando mientras el piloto buscaba la nueva calle de rodaje «J». Durante el rodaje llegó a posicionarse frente a los puestos de estacionamiento 23 y 24 y realizó un viraje de 90° a su izquierda para dirigirse a los mismos siguiendo una indicación horizontal de acceso a la calle «J».

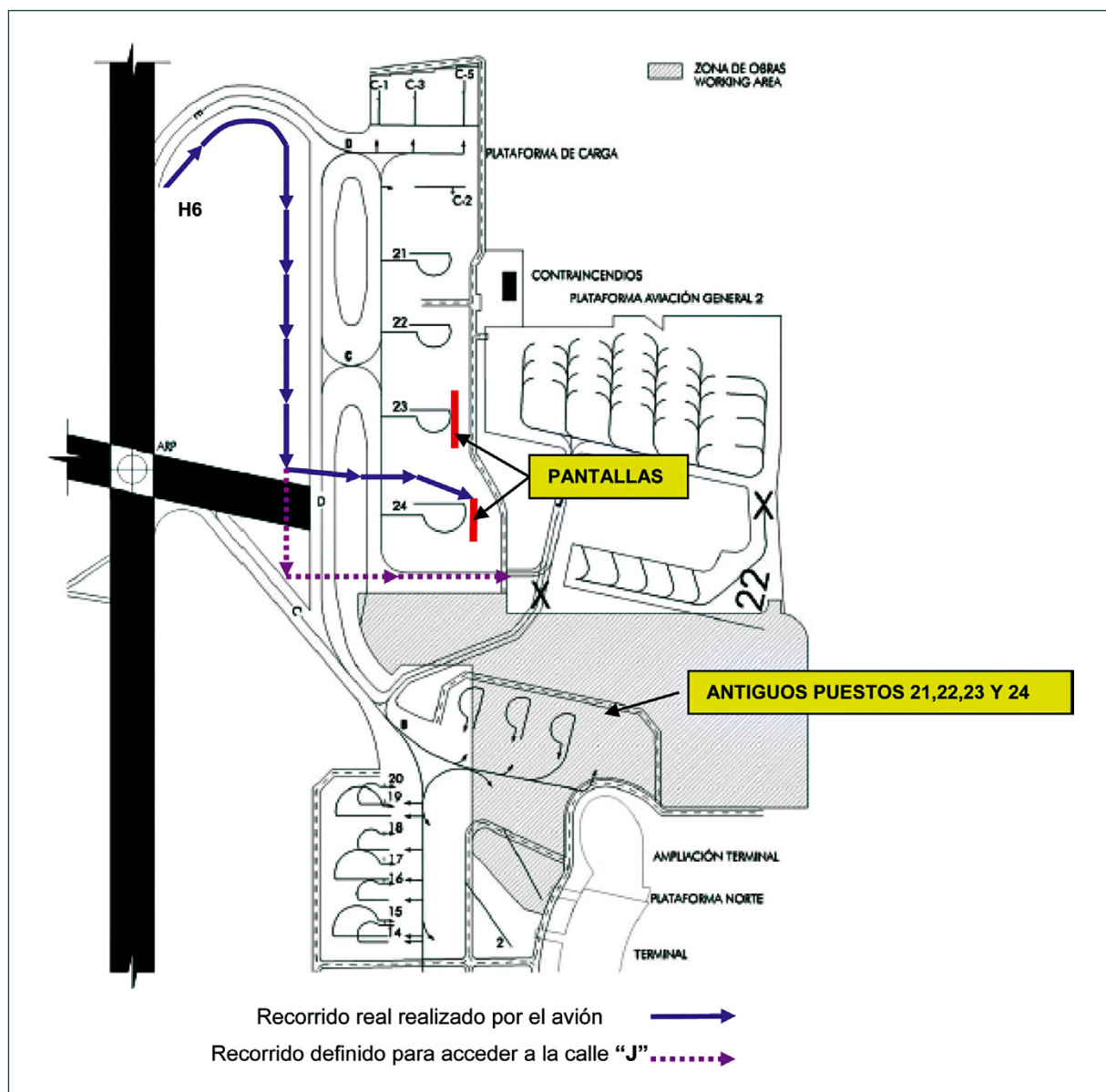


Figura 3. Recorrido de la aeronave en tierra (plano Fase III de las obras)

Posteriormente atravesó unas pantallas antirruído que se hallaban detrás de los puestos de estacionamiento 23 y 24, y en ese momento es cuando la punta del plano derecho se enganchó con una de las pantallas haciendo girar a la aeronave hacia la derecha, la cual describió media circunferencia con centro en el punto de enganche y radio de giro igual a su envergadura, que es 35'6" (11,63 m), hasta que golpeó con la pantalla. El hueco tiene una anchura ligeramente superior a la envergadura del avión.

## 2. ANÁLISIS

Los procedimientos generales de rodaje en el aeródromo que vienen recogidos en el AIP que publica AENA dicen textualmente en el punto AD2 20.1a) que «Evitar colisiones con otras aeronaves u obstáculos es responsabilidad de los pilotos en rodaje en plataforma y en la zona no visible desde la torre».

En este caso se dan las circunstancias de que la experiencia del piloto era escasa y de que no conocía bien el aeropuerto.

A todo ello hay que añadir el grado de confusión que genera una zona de obras que lleva consigo el cierre y modificación de alguna calle de rodaje, y su sustitución por otra provisional, la cual a su vez ha sido objeto de modificaciones posteriores.

En principio, cuando abandonó la pista por la salida H6, rodó correctamente hacia la calle «J», pero al ver una indicación horizontal y comprobar que delante de él había un desnivel, confundió el acceso a esta calle de rodadura e intentó pasar entre dos barreras antirruído que había junto a los puestos de aparcamiento 23 y 24 que habían sido modificados. Un error de cálculo respecto de la anchura al intentar atravesar el hueco entre las dos pantallas antirruído le hizo que golpease contra una de ellas, quedase enganchado y perdiera el control de la aeronave.

## 3. CONCLUSIONES

La causa del accidente fue un probable error de cálculo o tal vez una posible falta de atención al atravesar el hueco que separaba las dos pantallas antirruído. El cambio de trazado y denominación de las calles de rodaje por hallarse la plataforma en obras de ampliación, el hecho de haber operado pocas veces en el aeropuerto y también la escasa experiencia contribuyeron a generar cierta confusión en el piloto que influyeron en el incidente.