

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

| | |
|--------------|---|
| Fecha y hora | Miércoles, 4 de julio de 2007; 16:15 h local |
| Lugar | Aeródromo de Matilla de los Caños (Valladolid) |

AERONAVE

| | |
|---------------|-------------------------------------|
| Matrícula | EC-HRR |
| Tipo y modelo | CESSNA TU-206-G |
| Explotador | Técnicas Fotográficas, S. L. |

Motores

| | |
|---------------|---|
| Tipo y modelo | TELEDYNE CONTINENTAL MOTORS TSIO-520-H |
| Número | 1 |

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

| | |
|---------------------------|----------------------------------|
| Edad | 24 años |
| Licencia | Piloto comercial de avión |
| Total horas de vuelo | 520 h |
| Horas de vuelo en el tipo | 340 h |

LESIONES

| | Muertos | Graves | Leves/ilesos |
|----------------|---------|--------|--------------|
| Tripulación | | | 2 |
| Pasajeros | | | |
| Otras personas | | | |

DAÑOS

| | |
|-------------|-----------------------------------|
| Aeronave | Menores |
| Otros daños | Valla perimetral aeródromo |

DATOS DEL VUELO

| | |
|-------------------|---|
| Tipo de operación | Trabajos aéreos – Comercial – Fotografía |
| Fase del vuelo | Aterrizaje – Recorrido final en tierra |

INFORME

| | |
|---------------------|------------------------------|
| Fecha de aprobación | 24 de octubre de 2007 |
|---------------------|------------------------------|

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

El piloto, en compañía del operador de los equipos de vigilancia videográfica instalados a bordo, había despegado del Aeródromo de Matilla de los Caños a las 10:20 hora local en vuelo visual programado de cuatro horas de duración. El vuelo se prolongó realmente una hora más por requerimientos de su tarea, y una vez finalizado aterrizaron en la pista 23 del Aeropuerto de Valladolid con la intención de repostar combustible.

Despegaron de nuevo a las 15:55 h por la pista 05 para el vuelo de traslado a su base habitual de operación, el Aeródromo de Matilla de los Caños, y efectuar allí la toma final.

El piloto, de acuerdo con su testimonio, antes de elegir la cabecera para tomar, comprobó el viento en la pista enfocando con una cámara de video instalada en el avión a la manga de viento. El viento era suave de componente Noreste y decidió por ello aterrizar por la pista 07. Su estimación de la longitud de pista era de 900 m.

Cuando volaban el tramo base del circuito de aeródromo llamó por radio a Torre de Valladolid para informar de la toma asegurada en Matilla de los Caños y cerrar el plan de vuelo.

El piloto decidió seleccionar un punto de flap y una velocidad de 80 kt, tal como indican los procedimientos de la aeronave.

Durante la toma, que se efectuaba a las 16.15 h, el contacto con la superficie de pista se produjo al final del primer tercio de la misma, según indicó el piloto, subió flaps y aplicó frenos a continuación. La aeronave recorrió toda la longitud de pista sin llegar a detenerse.

Antes de salir de la zona asfaltada, el piloto cortó motor y viró sobre una calle de rodaje que sale a la derecha del final de pista.

La aeronave quedó detenida sobre la valla perimetral, a unos 8 metros del extremo asfaltado de la pista 07, en una posición girada 90° a la derecha respecto al eje de pista.

La pata de morro quedó dañada al salir a un terreno no preparado, una pala de la hélice se dobló hacia atrás por el impacto con el suelo y la valla, el borde marginal del plano izquierdo se rompió por impacto con un poste de la valla, así como algún otro daño menor en el empenaje de cola, y el cono de la hélice deformado por impacto también contra el suelo.

El piloto y el otro ocupante de la aeronave resultaron ilesos.

1.2. Información sobre la tripulación

El piloto tenía una experiencia superior a los tres meses de operación en el aeródromo de Matilla de los Caños. Durante estos últimos 90 días había volado 240 h. Aunque el vuelo anterior había sido largo, de 5 horas de duración, el piloto había tenido un período de descanso anterior superior a las 12 horas.

Iba a bordo, como miembro de la tripulación, un operador de los equipos videográficos de vigilancia instalados en la aeronave. Éste tenía también experiencia en la operación y en el aeródromo que utilizaban como base de estos vuelos.

La información suministrada por el piloto indica que las condiciones meteorológicas eran de cielo despejado (CAVOK), viento racheado de dirección noreste con una velocidad máxima estimada de 15 kt. No se disponía de grabación de datos meteorológicos en el Aeródromo de Matilla.

El piloto también indicó que no había notado ninguna anomalía en el sistema de frenos del avión ni apreció una menor eficacia de los mismos durante el recorrido en el suelo.

1.3. Información del aeródromo

El Aeródromo de Matilla de los Caños está ubicado en el término municipal de Matilla de los Caños en la provincia de Valladolid. Las coordenadas de su punto de referencia son 41°31'50,3" N y 04°55'30,2" W (WGS-84). Tiene una elevación de 702 m.



Figura 1. Huellas del recorrido de salida desde la calle de rodaje

Las actividades aéreas en este aeródromo comenzaron en octubre de 1998. Disponía entonces de una pista de vuelo de clave de clasificación 1-B, denominada 07-25, de terreno natural compactado.

Posteriormente, en junio de 2006, se asfaltó la pista de vuelo, con unas dimensiones de 775 m de longitud y 20 m de anchura. Las dimensiones de la franja eran de 835 m x 60 m, asfaltada en toda su longitud. Se construyó también una calle de rodaje asfaltada paralela a la pista y dos calles de rodaje de conexión entre la pista y cada una de las cabeceras.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Las características físicas del campo de vuelos eran bien conocidas por el piloto, ya que allí tenía su base de operación y lo utilizaba desde hacía más de tres meses. También estaba familiarizado con la aeronave, en la que tenía la mayor parte de su experiencia de vuelo. Así mismo toda la información recogida indica que no hubo ninguna anomalía de funcionamiento en el avión. Por tanto, se considera que los factores operacionales relacionados con las condiciones del campo de vuelo y con la aeronave, o posibles deficiencias de ésta, no intervinieron en el suceso.

Las condiciones de viento sobre la pista en el momento de la toma, a pesar de que pudieron variar con relación a las observadas por el piloto sobre la manga de viento antes de la toma, suave y de componente noreste, no entrañarían dificultades para el control del avión durante el aterrizaje y recorrido en tierra. Por ello no se considera que el viento tuviera influencia tampoco en la salida de pista.

Los elementos que se considera motivaron la salida de pista posiblemente fueron los siguientes:

- a) Una toma larga, con el punto de contacto en el aterrizaje a una distancia de entre 200 y 300 m del umbral, lo que representaría aproximadamente un tercio de la longitud de pista disponible.
- b) Una sobrestimación de la longitud de pista por parte del piloto, que pensaba que era de 900 m, en lugar de los 775 m reales.
- c) Un exceso de confianza del piloto basado en su conocimiento de las características del avión, por su experiencia en este tipo de aeronave, y en el de las condiciones del campo de vuelo, por el uso habitual que realizaba del mismo.