

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Sábado, 17 de marzo de 2007; 10:00 h UTC
Lugar	Aeropuerto de Melilla

AERONAVE

Matrícula	D-EITH
Tipo y modelo	PIPER PA-28 RT-201T
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	TELEDYNE CONTINENTAL TSIO-360-FB
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	75 años
Licencia	Piloto privado de avión
Total horas de vuelo	1.000 h
Horas de vuelo en el tipo	12 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Menores
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Privado
Fase del vuelo	Aterrizaje

INFORME

Fecha de aprobación	27 de junio de 2007
---------------------	----------------------------

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Descripción del suceso

El 17 de marzo de 2007, a las 10:00 h UTC, la aeronave de matrícula D-EITH despegó por la pista 33 del Aeropuerto de Melilla con la intención de realizar un vuelo local de aproximadamente media hora de duración, con el piloto como único ocupante a bordo.

Después de un cuarto de hora de vuelo la aeronave se dispuso a aterrizar. Al tomar contacto con el suelo, el tren de aterrizaje se plegó, provocando que el avión se deslizara a lo largo de 171 m sobre la pista.

La aeronave únicamente presentaba las palas de la hélice dobladas y deterioro de la chapa de la pata de morro. El piloto resultó ileso.

Las condiciones meteorológicas eran buenas.

Según la declaración de un testigo que se encontraba cercano al umbral, justo en el momento anterior a la toma, el tren de aterrizaje estaba abierto, pero no bloqueado.

1.2. Declaración del piloto

El piloto indicó que, tras haber realizado un vuelo de aproximadamente media hora, se dispuso a aterrizar en la pista 33. Ya establecido en final, encendió las luces de aterrizaje al comunicarle la torre de control que no le veía. Fue en ese momento cuando, según su apreciación, se apagaron las tres luces indicadoras de tren abajo y bloqueado. Inmediatamente después, estuvo manipulando todas las luces, a la vez que accionó la palanca del tren, todo ello en cuestión de segundos. Dada la inminencia del aterrizaje, decidió tomar tierra, momento en que el tren de aterrizaje se hundió, provocando que la aeronave tocara con la parte inferior del fuselaje en la pista, deslizándose por ella hasta pararse.

Añadió que había tenido que arrancar la aeronave ayudándose de una batería auxiliar externa, y dado que la había comprado recientemente y había estado parada durante cuatro meses, la intención del vuelo había sido comprobar si podría volar con ella a Mutxamiel (Alicante), donde pretendía que le hicieran una puesta a punto.

Finalmente, señaló que la matriculación de la aeronave en España se estaba tramitando.

1.3. Ensayos e Investigación

Se decidió realizar una revisión de la aeronave consistente en una inspección visual y una prueba funcional con el fin de definir la operatividad del sistema de tren de aterrizaje.

Inspección visual

La aeronave había sido retirada a la zona de plataforma del Aeropuerto de Melilla, y en el momento de realizar la inspección se encontraba con el tren de aterrizaje retraído, apoyado sobre tacos de madera en dos puntos del fuselaje y en los encastres de los planos. La posición de la palanca de mando del tren de aterrizaje era de tren abajo.

En lo referente al «Power Pack» (conjunto de motor y bomba del sistema hidráulico), se efectuó inicialmente una comprobación del nivel hidráulico de la bomba y no se detectó ninguna fuga. A continuación se comprobó que la batería era la correspondiente a la aeronave, y que presentaba buen aspecto, con continuidad y voltaje correctos. Tanto el alternador como el relé de arranque se encontraban en buen estado.

Prueba funcional

Inicialmente, tanto con la batería propia de la aeronave como con una externa, se comprobó que las luces funcionaban correctamente, pero el tren de aterrizaje no respondía. Se observó entonces que el breaker correspondiente a «Landing Gear» se encontraba saltado, y se procedió de nuevo a realizar las pruebas de tren con la batería propia. Esta vez el tren respondió correctamente con los tiempos de salida y entrada dentro de los márgenes correctos de funcionamiento del «Power Pack». Se observó que la intensidad de las luces indicadoras de tren abajo y bloqueado era muy débil y apenas perceptible desde la posición del piloto. Una vez restablecido el breaker, éste no volvió a saltar de nuevo.

Conclusión

Una vez efectuada la revisión, tanto el sistema de actuación como el de indicación del tren de aterrizaje funcionaban correctamente, con la salvedad de que la intensidad de las luces era baja.

2. ANÁLISIS

Del testimonio del piloto que sufrió el incidente como del de la aeronave que le seguía, se sabe que el momento en que la torre le comunicó que no lo veía fue en corta final. Por tanto, es en ese momento cuando, según el piloto, encendió las luces de aterrizaje y desapareció la indicación de tren abajo y bloqueado.

Es característico de esta aeronave que al encender las luces de aterrizaje bajen de intensidad las indicadoras de la posición del tren. Esto, unido a una fuerte luz exterior, favorece que desde la posición del piloto pueda ser difícil distinguirlas. Así se pudo comprobar durante la realización de la prueba. Es posible, por tanto, que el piloto interpre-

tara que no tenía el tren bloqueado, cuando en realidad sólo tenía menos intensidad en las luces indicadoras de situación del tren. La todavía poca experiencia de vuelo con esta aeronave, el tiempo que llevaba parada y la necesidad de arrancarla con batería auxiliar, sin duda pudieron contribuir a proporcionar mayor desconfianza al piloto sobre el funcionamiento correcto del sistema eléctrico.

Según la declaración de un testigo que se encontraba cercano al umbral, justo en el momento anterior a la toma el tren de aterrizaje estaba abierto, pero no bloqueado.

Los resultados de la prueba realizada demuestran que el sistema de actuación del tren de aterrizaje funcionaba correctamente.

El breaker de «Landing Gear» se encontraba saltado, y durante la realización de la prueba funcional no volvió a saltar. Dado que los llamados de libre disparo no se pueden reconectar hasta que no ha desaparecido la causa que lo hizo saltar, y teniendo en cuenta que su misión es proteger las instalaciones de las corrientes excesivas, es muy probable que lo que provocó el salto no fuera una avería eléctrica. El breaker pudo haber saltado en el momento de la toma de contacto del tren principal con la pista, ya que la superficie de ésta impidió la extensión total del tren, existiendo en ese momento una mayor solicitud de intensidad de corriente para vencer ese obstáculo. Como consecuencia de esa sobreintensidad, el breaker saltó para proteger el sistema eléctrico.

Según su propio testimonio, el piloto en la circunstancia de corta final, al no ver las luces verdes, en una situación de nerviosismo, se puso a manipular todas las luces y palanca de tren a la vez, accionando primero tren arriba y luego tren abajo. Acto seguido, dada la proximidad de la pista, optó por aterrizar.

En esta situación crítica, el piloto sin tener las tres luces verdes, tendría que haber abortado la toma y aplicar el procedimiento de emergencia. Una vez ya estabilizado en circuito, tras los procedimientos correspondientes (que incluyen comprobar la posición de los breakers), y si fuese necesario, con ayuda de la torre para la comprobación de la situación del tren, podría haber restablecido las condiciones favorables para el aterrizaje.

3. CONCLUSIONES

Se considera, por tanto, como causa probable del incidente una mala apreciación de la indicación de posición del tren, propiciada por la baja intensidad de las luces indicadoras y una limitada familiarización del piloto con la aeronave. La posterior actuación, al no realizar los procedimientos de emergencia correspondientes, no dio oportunidad de poder restablecer las condiciones favorables para el aterrizaje.