

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	2 de septiembre de 2009; 12:30 h local¹
Lugar	Aeródromo de San Luis-Menorca (Baleares)

AERONAVE

Matrícula	EC-DEO (anterior matrícula militar E-9-914)
Tipo y modelo	AISA I-115
Explotador	Real Aeroclub de Mahón Menorca

Motores

Tipo y modelo	ENMASA TIGRE G IV-B5 DE 150 CV
Número de serie	60042

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	79 años
Licencia	Piloto comercial de avión
Total horas de vuelo	7.000 h
Horas de vuelo en el tipo	250 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			1
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Menores

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Vuelo de comprobación
Fase del vuelo	Aterrizaje – Toma de tierra fuera de la pista

INFORME

Fecha de aprobación	28 de abril de 2011
---------------------	----------------------------

¹ La referencia horaria es la hora local. Para hallar la hora UTC deben restarse dos unidades.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Descripción del incidente

El incidente ocurrió durante la maniobra de aterrizaje, en el vuelo que la aeronave AISA I-115, matrícula EC-DEO, realizaba el día 2 de septiembre del 2009. El vuelo era visual y local con salida y vuelta al aeródromo de San Luis en la isla de Menorca (Baleares), y su objetivo era realizar los ensayos y pruebas requeridos para la renovación del Certificado de Aeronavegabilidad. Ocupaban la aeronave el piloto y un inspector de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (EASA).

Las condiciones atmosféricas del día, según lo indicado por testigos y personal en el aeródromo, eran adecuadas para la operación prevista; el cielo estaba sin nubes, los vientos eran inferiores a 5 kt y la temperatura de 28 °C.

El aeródromo de San Luis dispone de una pista asfaltada de dimensiones 1.850 × 45 m, con designadores 02/20 y elevación 197 ft.

El despegue se inició por la cabecera 02 de la pista, aproximadamente, a las 11:00 h (local). Durante el vuelo se completaron los ensayos y pruebas requeridos para la renovación de la aeronavegabilidad, con resultados satisfactorios y, según lo declarado por el piloto, el incidente ocurrió alrededor de las 12:30 h, cuando, concluía la fase de aproximación final para el aterrizaje, por la misma pista 02. Inesperadamente, una ráfaga lateral del viento desplazó la aeronave hacia la izquierda de la pista. La aeronave tocó tierra con sus ruedas fuera de la superficie pavimentada e hizo su carrera de aterrizaje por dicho terreno. Tras un giro de casi 180° se detuvo finalmente, ante unos arbustos, a unos 30 m del eje de la pista y a unos 650 m de su cabecera.

No hubo incendio y los ocupantes resultaron ilesos, abandonando la aeronave, tras asegurarla, por sus propios medios.

Los daños en la aeronave consistieron en la rotura de la pata derecha, daños en el plano derecho y punta de hélice doblada.

1.2. Información adicional de la aeronave y del piloto

La AISA I-115 es un avión biplaza, de entrenamiento elemental, con puestos de pilotaje en tándem. Monoplano, de estructura totalmente en madera con revestimientos de contrachapado («madera mejorada») y dotado de un motor TIGRE G IV-B5, de la fábrica Enmasa, y con tren triciclo de rueda de cola. Su peso (MTOW: 990 kg), resulta relativamente alto en relación con la potencia disponible de 150 CV.

Se puso de manifiesto a lo largo de la dilatada vida de servicio de este tipo de aeronave una especial sensibilidad a la ráfaga de viento cruzado, particularmente en condiciones

de vuelo a baja velocidad, debido a la gran área de perfil lateral de su fuselaje y cola. La ráfaga debía ser corregida por el piloto instantáneamente, ya que podría llegar a ocasionar la pérdida de control de la aeronave.

La aeronave accidentada, producida en 1953 con número de serie 194, estuvo en servicio en el ejército, con matrícula E-9-194, y pasó a tener la matrícula civil EC-DEO el 23 de marzo de 1979. En la fecha del incidente, era uno de los pocos ejemplares «históricos» que permanecían aún en vuelo. Dadas las vicisitudes de su historial, no se ha conseguido determinar las horas de vuelo totales acumuladas por la aeronave, pero se ha podido conocer que su mantenimiento actual, en el aeroclub, era adecuado.



Figura 1. Estado final de los restos

El piloto disponía de licencia de piloto comercial con un total acumulado de 7.000 h, de las que 250 h eran en el tipo de la aeronave. El piloto había realizado 50 h en los 50 días anteriores al incidente, 10 h en los últimos 30 días y 1 hora en las últimas 24 horas. El piloto tuvo un tiempo de descanso antes del vuelo superior a 8 horas y comenzó el período de actividad aérea del día a las 10:00 h.

2. CONCLUSIONES

La causa del accidente fue una reacción insuficiente del piloto en respuesta a una ráfaga lateral que se produjo durante la maniobra de aterrizaje.