

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Sábado, 3 de julio de 2010; 13:50 h local¹
Lugar	Proximidades del aeródromo de Mutxamel (Alicante)

AERONAVE

Matrícula	EC-DSM
Tipo y modelo	PIPER PA-28-161
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING O-320-D3G
Número	1 S/N: RL-8668-39A

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	75 años
Licencia	Piloto privado de avión
Total horas de vuelo	4.200 h
Horas de vuelo en el tipo	2.000 h
Horas de vuelo en últ. 24 h	1 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros		1	
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Mobiliario urbano (dos farolas y señales de tráfico destruidas)

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Vuelo privado
Fase del vuelo	Aproximación final – Aterrizaje

INFORME

Fecha de aprobación	17 de octubre de 2011
---------------------	------------------------------

¹ La referencia horaria en el informe es la hora local. La hora UTC se obtiene restando 2 a la hora local.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Descripción del accidente

El sábado 3 de julio de 2010, la aeronave modelo PIPER PA-28-161 «Warrior» de matrícula EC-DSM, había despegado del aeródromo de Mutxamel (Alicante) a las 12:40 h para la realización de un vuelo local con el piloto y un pasajero a bordo. De vuelta al aeródromo, alrededor de las 13:40 h, cuando ya se encontraba en el tramo de aproximación final a la pista 12, la aeronave golpeó con la punta del plano izquierdo contra una farola del alumbrado público, lo que provocó la pérdida de control y altura de la aeronave (véase fig. 1).

Según las manifestaciones del piloto, tras el impacto con la farola estimó que la aeronave ya no podía llegar a la pista, y dado que conocía la existencia más adelante de un fuerte desnivel en el terreno, optó por intentar evitar chocar contra el mismo y aterrizar en la carretera que discurre anexa al vallado perimetral del aeródromo por su lado norte y que forma unos 30° con la pista, impactando entonces con otra farola y con dos señales de tráfico.

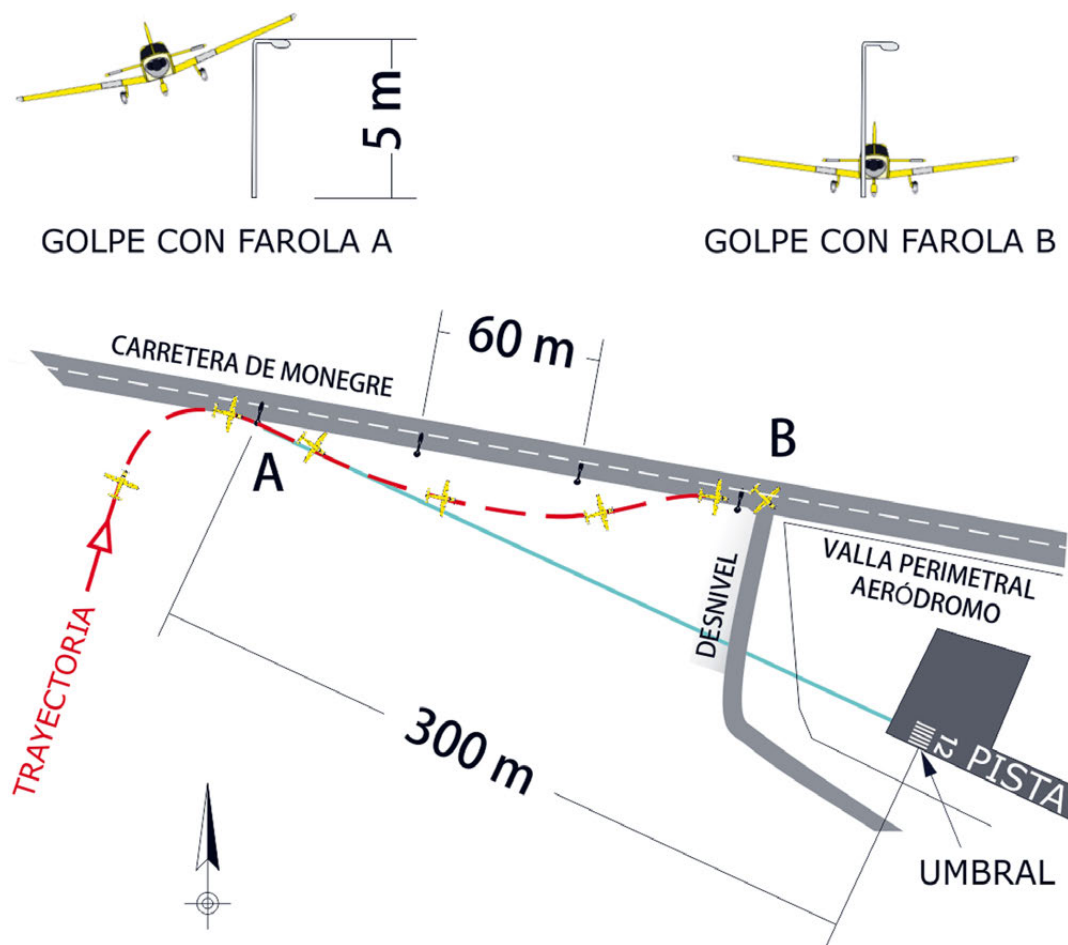


Figura 1. Esquema de la zona del accidente y desarrollo del mismo

Antes de tocar tierra, desconectó las magnetos y el master de batería con el fin de evitar que se produjera un incendio en el aterrizaje. La aeronave acabó deteniéndose a menos de 2 m del vértice de la valla perimetral del aeródromo.

El piloto, con heridas leves, abandonó la aeronave por sus propios medios, mientras que el pasajero resultó herido grave y tuvo que ser trasladado en helicóptero medicalizado.

1.2. Información sobre el piloto

El piloto disponía de licencia de piloto privado desde 1969, renovada por última vez el 12-07-2009 con validez hasta el 13-02-2011 y su certificado médico había sido renovado con fecha 19-11-2009 y validez hasta 17-11-2010.

1.3. Información sobre la aeronave

La aeronave accidentada es el modelo PIPER PA-28-161, con n.º de serie 28-8116383, fabricada en 1981 y corresponde, por tanto, a un monomotor, de tren fijo triciclo y ala baja, con capacidad para 4 plazas y peso máximo autorizado de 1053 kg. Este modelo de aeronave está equipado con un motor LYCOMING O320-D3G de 160 HP.

Según la última anotación registrada en el Cuaderno de la Aeronave, tenía acumuladas un total de 2.140:55 h de vuelo, y la última revisión de 100 horas se había realizado en un centro autorizado el 25 de mayo de 2010 con 2.133:45 h de vuelo.

Disponía de Certificado de Aeronavegabilidad, categoría «normal», expedido por la Dirección General de Aviación Civil el 24 de noviembre de 2004 y con validez hasta el 25 de febrero de 2011.

1.4. Información meteorológica

Según la información facilitada por la Agencia Estatal de Meteorología, basándose en los datos registrados a las 13:30 h en el aeropuerto de Alicante –distante 19 km– y en el Observatorio de Alicante –distante 10 km– el tiempo más probable en el lugar del accidente fue el siguiente:

Viento flojo de componente SE, variando entre los 80° y 150°, con velocidad media, en 10 minutos, entre 5 y 9 kt y velocidad máxima, en 10 minutos, entre 10 y 13 kt.

Nubosidad dispersa con nubes medias (altocúmulos) y altas (cirros) con altura de la base de nubes alrededor de los 5.000 ft (1.500 m).

Buena visibilidad y temperatura alrededor de los 28 °C.

1.5. Información del aeródromo

El aeródromo de Mutxamel es de propiedad privada y está dedicado, principalmente, a la aviación general, en especial, para uso deportivo, vuelos de escuela y vuelos de helicópteros. Sus coordenadas de referencia son 38° 26' 20" N/00° 28' 30" W, y elevación de 475 ft. Dispone de una pista asfaltada de 850 m de largo, 11 m de ancho y dirección 12/30. Se ha podido comprobar que no existe ningún obstáculo que penetre dentro de las superficies limitadoras de obstáculos del aeródromo.

1.6. Información sobre los restos de la aeronave siniestrada y el impacto

El accidente tuvo lugar en las proximidades del aeródromo de Mutxamel, a 300 m del umbral de la pista 12, donde se cruza la prolongación del eje de ésta con la carretera del Monegre que discurre anexa al vallado perimetral del aeródromo por su lado norte y forma unos 30° con la pista. En este punto, las farolas del alumbrado público tienen 5 m de altura y están separadas entre sí 60 m. Más adelante, cerca ya de la valla perimetral del aeródromo, existe otra carretera perpendicular a la carretera del Monegre que lleva a los hangares y que presenta un fuerte desnivel sobre el terreno (véase fig. 1).

Los restos de la aeronave se encontraban en la intersección de la carretera del Monegre con la carretera que sale perpendicularmente hacia los hangares, a escasos metros de la valla perimetral del aeródromo (véase fig. 2).

La aeronave presentaba gran cantidad de daños que afectaban a elementos principales de la misma (motor, hélice, pata de morro rota, cabina, tablero de instrumentos, rotura de revestimiento inferior del plano izquierdo, largueros de ala y fuselaje, flaps, golpes en el borde de ataque del estabilizador horizontal...). La parte derecha de la cabina se encontraba destrozada incluyendo tablero de mandos, suelo y puerta (véase fig. 3).



Figura 1. Esquema de la zona del accidente y desarrollo del mismo



Figura 3. Estado de la cabina



Figura 4. Estado final de la farola A

Se encontraron, además, a 300 m del umbral, una farola (A) rota y doblada a menos de 1 m de su base en la dirección y sentido de la trayectoria, (véase fig. 4); más adelante, una segunda farola desprendida de su base y doblada (B) y finalmente, más próximas al vallado del aeródromo, dos señales para el tráfico rodado de diferentes dimensiones también rotas.

1.7. Información adicional

1.7.1. Declaración del piloto

El piloto manifestó que cuando estaba realizando la aproximación final a la pista 12 del aeródromo de Mutxamel, la aeronave sufrió un súbito descenso debido, en su opinión, a una incidencia climatológica, e inmediatamente tiró de la palanca y aplicó potencia, pero la aeronave no respondió con la suficiente rapidez, debido según su opinión al excesivo calor y a la poca distancia al suelo, impactando con el plano izquierdo con una farola. Al estar ya próximo al suelo y como conocía de la existencia más adelante de un fuerte desnivel en el terreno –la carretera a los hangares– optó por desviarse a la izquierda e intentar aterrizar en la carretera del Monegre. Durante el recorrido, impactó con una segunda farola que llegó a introducirse en la cabina por el lado del copiloto y con dos señales más.

Indicó también que antes de tocar tierra, desconectó las magnetos y el master de batería con el fin de evitar que se produjera un incendio en el aterrizaje.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Según declaración del piloto, el accidente sucedió al golpear el plano izquierdo con la farola A. La inspección de los restos así lo confirma al observarse una rotura en el

intradós del plano izquierdo y golpes en el estabilizador horizontal del mismo lado, además de encontrarse la farola doblada por la zona de la tapa de su registro eléctrico (sección de menor rigidez a flexión), a menos de 1 m de altura sobre el suelo (véase fig. 3) en el sentido del vuelo de la aeronave. La aeronave fue perdiendo altura como consecuencia de los diferentes golpes contra la farola.

Según las huellas encontradas, la aeronave en su recorrido arrastró con la hélice ya parada un cartel grande con una señal de tráfico. A continuación, con el morro de la aeronave arrastrando por la carretera (al estar roto el tren de morro), chocó con el lateral derecho del fuselaje en la zona de cabina contra la farola B. Por último, la aeronave rompió otro cartel de información de tráfico, más pequeño que el anterior, hasta detenerse a escasos metros de la valla perimetral del aeródromo.

Tal y como indicó el piloto y muestran los restos de aeronave y farola, ésta llegó a romperse e introducirse dentro de la aeronave por la parte inferior derecha del fuselaje, rompiendo primero el piso de cabina, levantando el soporte del asiento del copiloto y el propio asiento con el pasajero y, después, siguió, pegado a la pared lateral interna de cabina, hasta salir por la parte derecha del parabrisas, donde se detuvo.

Según la información meteorológica disponible, los valores registrados indican una atmósfera estable y condiciones adecuadas para el vuelo, considerándose improbable la aparición de incidencias climatológicas de magnitud suficiente como para alterar de forma notable la trayectoria y perfil de vuelo de la aeronave.

La primera farola con la que impactó la aeronave, tenía 5 m de altura y estaba situada en la prolongación del eje de la pista del aeródromo, a 300 m del umbral de la misma y en el borde derecho de la carretera de Monegre en la dirección al aeródromo. Según la trayectoria de aproximación para vuelo visual, la altura en un punto a 300 m de distancia del umbral (en la prolongación del eje de pista) dejaría un amplio margen sobre la punta de la farola. El contacto con ella muestra que no existía ese margen y la aeronave volaba más bajo de lo debido.

Por tanto el accidente se originó por el impacto de la aeronave con una farola, debido a la realización a muy baja altura de la maniobra de aproximación final a la pista 12 del aeródromo de Mutxamel. Dada la experiencia y conocimiento de la zona del piloto, parece que el exceso de confianza pudo haber contribuido a llegar a esa situación de riesgo.