

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Viernes, 26 de septiembre de 2010; 11:53 h local¹
Lugar	Aeropuerto de Melilla

AERONAVE

Matrícula	EC-JXL
Tipo y modelo	CIRRUS SR22 GTS
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	CONTINENTAL IO-550 N
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	50 años
Licencia	Piloto privado de avión – PPL(A)
Total horas de vuelo	161 h
Horas de vuelo en el tipo	105 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			2
Pasajeros			2
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Menores
Otros daños	Baliza de borde de pista

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Placer – Privado
Fase del vuelo	Aterrizaje

INFORME

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

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

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

El avión CIRRUS SR22 GTS con matrícula EC-JXL despegó del aeropuerto de Granada (LEGR) a las 10:55 y se dirigió al aeropuerto de Melilla (GEML) para realizar un vuelo privado con cuatro personas a bordo.

El piloto volaba acompañado de otro piloto más experimentado, sentado a su derecha.

De acuerdo con la información facilitada por la tripulación, se incorporaron al tramo final del circuito de la pista 33 del aeropuerto de Melilla a las 11:50 con una visibilidad de más 10 km, nubosidad parcial a 3.000 ft y llevando el avión configurado para el aterrizaje completamente estabilizado.

Antes del aterrizaje, los servicios de control les reportaron viento de cara ligeramente variable con una pequeña componente desde la izquierda.

El piloto inició la maniobra de recogida cuando se encontraban sobre el umbral, produciéndose un primer contacto con la pista.

El avión se elevó ligeramente después del contacto, y el piloto inició la maniobra de «motor y al aire» siguiendo las instrucciones del piloto más experimentado.

A continuación, el piloto cortó gases con el propósito de realizar un segundo intento de aterrizaje, porque consideró que todavía disponían de suficiente longitud de pista. El avión tocó por segunda vez contra el suelo y se desestabilizó.

En ese momento el acompañante, con mayor experiencia, intentó hacerse con el control del avión sin conseguirlo.

Finalmente, el avión se precipitó contra el suelo y se salió por el margen derecho de la pista hasta detenerse sobre la línea de borde de pista del lado derecho, quedando a una distancia aproximada de 620 m del umbral de la pista 33.

Toda la maniobra fue seguida desde la torre de control del aeropuerto por los controladores de servicio, cuya descripción de la trayectoria y movimientos del avión coincidió con la de la tripulación.

Los ocupantes resultaron ilesos y abandonaron el avión por sus propios medios.

En la figura 1 se puede ver un croquis con la trayectoria descrita por el avión.

La aeronave sufrió el colapso de la pata derecha del tren, y daños en la pata delantera, en la hélice y en el plano derecho que afectaron principalmente al flap como se puede ver en las imágenes de la figura 2.

El piloto tenía licencia de piloto privado de avión PPL(A) desde noviembre de 2006, y contaba con una experiencia de 161 h de vuelo, de las cuales 105 h las había realizado en el tipo. Tenía la licencia y el certificado médico en vigor.

El acompañante tenía la licencia de piloto comercial de avión, CPL(A), desde mayo de 2005 y contaba con una experiencia total de 970 h de vuelo, de las cuales 270 h las había realizado en el tipo. También tenía la habilitación para vuelo instrumental IR(A) y habilitación de instructor de vuelo (FI(A)). La licencia, las habilitaciones y el correspondiente certificado médico estaban en vigor.



Figura 1. Croquis del incidente



Figura 2. Daños producidos a la aeronave

Según los informes meteorológicos de aeródromo (METAR) inmediatamente anteriores a la hora del incidente la velocidad del viento oscilaba entre los 8 y 10 kt y su dirección aproximada era de 300° con variaciones entre 260° y 320° .

En ese intervalo de tiempo la visibilidad horizontal era buena, había nubosidad parcial en altitudes superiores a los 2.400 ft y nubosidad escasa entre 1.000 ft y 2.000 ft.

2. ANÁLISIS

Los datos de los informes METAR anteriores a la hora en la que se produjo el incidente confirmaron que la información proporcionada a la tripulación por los servicios de control del aeropuerto era correcta. Tenían viento de cara (entre 8 kt y 10 kt) con una pequeña componente desde la izquierda

Aunque la tripulación confirmó que iniciaron la aproximación final con el avión estabilizado, no se pudo confirmar con certeza si el piloto tuvo en cuenta la componente de viento que incidía desde la izquierda, la cual pudo generar cierta desestabilización en el último tramo de la aproximación. No obstante, las informaciones recabadas apuntan a que no se prestó especial consideración a la componente lateral del viento.

La causa probable por la que el avión se elevó después del primer contacto fue, por un lado, una velocidad excesiva y por otro, un sobremando del piloto en la recogida.

Una vez que el avión se elevó, el piloto de más experiencia requirió al piloto continuar con una maniobra de «motor y al aire», pero éste cortó gases e intentó completar el aterrizaje.

Después del primer contacto, es probable que el avión ya no tuviera velocidad suficiente por haber perdido energía y entrase en pérdida.

3. CONCLUSIONES

La causa probable del incidente fue la entrada en pérdida de la aeronave al cortar gases después del primer contacto con la pista, que provocó que el avión se precipitara al suelo de forma descontrolada.

Se considera factor contribuyente la descoordinación entre los tripulantes.