

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE **A**CCIDENTES
E **I**NCIDENTES DE
AVIACIÓN **C**IVIL

Informe técnico IN-034/2013

Incidente ocurrido a la
aeronave VANS RV 7A,
matrícula EC-XBL, el 12
de septiembre de 2013,
en el aeródromo de Ocaña
(Toledo)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Informe técnico

IN-034/2013

**Incidente ocurrido a la aeronave VANS RV 7A,
matrícula EC-XBL, el 12 de septiembre de 2013,
en el aeródromo de Ocaña (Toledo)**



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES E INCIDENTES
DE AVIACIÓN CIVIL

Edita: Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento ©

NIPO: 161-15-003-X

Diseño y maquetación: Phoenix comunicación gráfica, S. L.

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

Tel.: +34 91 597 89 63
Fax: +34 91 463 55 35

E-mail: ciaiac@fomento.es
<http://www.ciaiac.es>

C/ Fruela, 6
28011 Madrid (España)

Advertencia

El presente Informe es un documento técnico que refleja el punto de vista de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil en relación con las circunstancias en que se produjo el evento objeto de la investigación, con sus causas probables y con sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el art. 5.4.1 del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional; y según lo dispuesto en los arts. 5.5 del Reglamento (UE) n.º 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010; el art. 15 de la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea; y los arts. 1, 4 y 21.2 del R.D. 389/1998, esta investigación tiene carácter exclusivamente técnico y se realiza con la finalidad de prevenir futuros accidentes e incidentes de aviación mediante la formulación, si procede, de recomendaciones que eviten su repetición. No se dirige a la determinación ni al establecimiento de culpa o responsabilidad alguna, ni prejuzga la decisión que se pueda tomar en el ámbito judicial. Por consiguiente, y de acuerdo con las normas señaladas anteriormente la investigación ha sido efectuada a través de procedimientos que no necesariamente se someten a las garantías y derechos por los que deben regirse las pruebas en un proceso judicial.

Consecuentemente, el uso que se haga de este Informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.

Índice

Abreviaturas	vi
Sinopsis	vii
1. Información factual	1
1.1. Antecedentes del vuelo	1
1.2. Información sobre el personal	1
1.3. Información sobre la aeronave	1
1.4. Información meteorológica	2
1.5. Información de aeródromo	2
1.6. Ensayos e investigaciones	3
1.6.1. Declaración del piloto	3
1.6.2. Declaración de los testigos	4
2. Análisis y conclusiones	7

Abreviaturas

00 °C	Grado(s) centígrado(s)
00° 00' 00"	Grados, minutos y segundos
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
ft	Pie(s)
h	Hora(s)
HP	Caballo(s) de vapor
kg	Kilogramo(s)
m	Metro(s)
MHz	Megahercio(s)
PPL	Licencia de piloto privado de avión

Sinopsis

Operador:	Privado
Aeronave:	VANS RV 7A, matrícula EC-XBL
Fecha y hora del incidente:	Jueves, 12 de septiembre de 2013; a las 15:50 h local ¹
Lugar del incidente:	Aeródromo de Ocaña (Toledo)
Personas a bordo:	1 piloto y 1 pasajero, ilesos
Tipo de vuelo:	Aviación general – Privado
Fase de vuelo:	Despegue – Recorrido de despegue
Fecha de aprobación:	28 de enero de 2015

Resumen del incidente

Durante la carrera de despegue, la aeronave modelo VANS RV 7A, matrícula EC-XBL, sufrió un incidente al irse al aire desviándose hacia la derecha para evitar el impacto con un velero que estaba posicionado en la pista a la espera de ser remolcado para despegar.

¹ La referencia horaria utilizada en este informe es la hora local.

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1. Antecedentes del vuelo

El jueves 12 de septiembre de 2013, a las 15:50 h, la aeronave modelo VANS RV 7A, matrícula EC-XBL, se dispuso a despegar por la pista 29 del aeródromo de Ocaña (Toledo) con destino al aeródromo de Matilla de los Caños (Valladolid).

Aproximadamente a 300 m de la cabecera de la pista 29, y en su margen izquierdo de tierra, se encontraba posicionado un velero a la espera de poder ser remolcado para despegar, de manera que con su plano derecho ocupaba gran parte del ancho de la pista 29.

En estas circunstancias la aeronave EC-XBL inició la carrera de despegue por la mencionada pista, y al acercarse al punto en que se encontraba el velero se fue súbitamente al aire desviándose además a la derecha para evitar el contacto.

Seguidamente, la aeronave continuó el vuelo sin ninguna novedad.

Ambas aeronaves resultaron sin daños y sus ocupantes ilesos.

1.2. Información sobre el personal

El piloto, de nacionalidad española y 60 años de edad, disponía de una licencia de piloto privado de avión (PPL) desde el 11 de noviembre de 1987. La última renovación había sido emitida el 27 de julio de 2013, y tenía una validez hasta el 31 de julio de 2015.

Contaba con una experiencia de 3.000 h aproximadas de vuelo, de las cuales 550 eran en el tipo de aeronave.

1.3. Información sobre la aeronave

El modelo VANS RV 7 A es una aeronave ligera de ala baja y tren triciclo construida por aficionados a partir de un kit comercial.

Según el informe sobre su construcción facilitado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), el modelo correspondiente al accidente montaba un motor SUPERIOR IO-360-B1B2, capaz de proporcionar 180 HP de potencia máxima, con hélice bipala HARTZEL de 1,70 m de diámetro y paso variable. Tenía un peso máximo al despegue de 905 kg y había sido construida en 2008 con número de serie 08060-2361.

Según los datos de características reflejados en el informe técnico de construcción por aficionado la carrera de despegue de la aeronave es de 230 m.

La aeronave disponía de un certificado de aeronavegabilidad especial restringido de categoría Privado-3-Normal n.º A-1288 expedido el 29 de junio de 2009 expedido por AESA.

No se dispone de información de mantenimiento de la aeronave.

1.4. Información meteorológica

Según la información facilitada por el Centro de Aviación Deportiva de Ocaña, las condiciones meteorológicas fueron las siguientes:

Temperatura entre 27 °C de máxima y 13 °C de mínima, y viento dominante del noreste. No se inició la actividad aeronáutica hasta las 14:19 h por presencia de nubes, prolongándose hasta las 18:47 h.

1.5. Información de aeródromo

El aeródromo de Ocaña es un aeródromo no controlado ubicado en la provincia de Toledo. Las coordenadas del punto de referencia de aeródromo son 39° 56' 417" N y 03° 30' 250" W y la elevación es de 2.405 ft. Las comunicaciones se realizan en la frecuencia 122.60 MHz.

Cuenta con una pista de tierra con denominación 17/35 de 1.200 × 30 m de tierra, y una pista de asfalto con denominación 11/29 de 1.250 × 12 m de asfalto. En cuanto a la primera, tiene anulada una de sus cabeceras y su uso está limitado para emergencias.

A cada lado del eje de la pista de asfalto y en toda su longitud, se extiende una zona de terreno compactado de unos 46 m de ancho que incluye los 30 m de la franja correspondiente y los propios de la pista.

El vuelo sin motor, además de constituir la actividad principal del aeródromo de Ocaña, dispone de preferencia sobre el resto de la aviación general a la hora de utilizar la pista. Para tratar de proporcionar mayor fluidez a las operaciones, se tiene habilitada la zona norte de tierra compactada adyacente a la pista como pista de tierra alternativa con la misma designación 11/29 que la de asfalto, de manera que cuando ésta está ocupada por veleros se usa la de tierra.

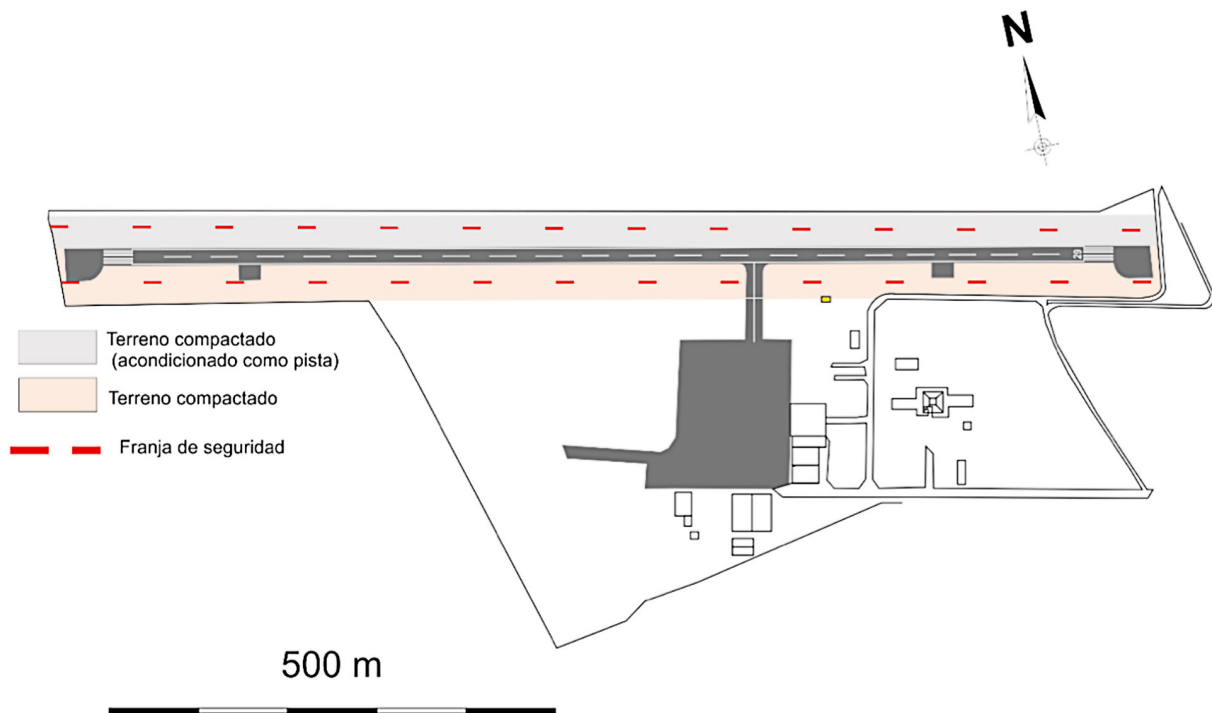


Figura 1

1.6. Ensayos e investigaciones

1.6.1. Declaración del piloto

El piloto indicó que procedieron a realizar la inspección prevuelo en plataforma accediendo a la aeronave con la intención de realizar un vuelo con destino al aeródromo de Matilla de los Caños (Valladolid). A bordo iban el piloto y un acompañante.

Tras comunicar su intención de rodar a cabecera de la pista 29, inició rodaje por plataforma y al llegar a la intersección con la pista y observando que un velero se encontraba ocupando parte de ésta con su plano derecho se detuvo manteniendo corto de pista.

Transcurrido un período de tiempo sin que las personas que se encontraban junto al velero hicieran nada por retirarlo, y dado que no se veía ningún avión remolcador, comunicó por radio que rodaría por pista hasta el punto de espera de la 29.

Durante dicho rodaje, al pasar a la altura del velero se desvió a la izquierda para librar el plano derecho del velero que invadía la pista, haciendo señas con la mano para que lo retirasen. En su convencimiento de que lo retirarían, continuó hasta una pequeña plataforma situada a la derecha al final de la pista, alineándose con una aeronave Cessna que se encontraba allí.

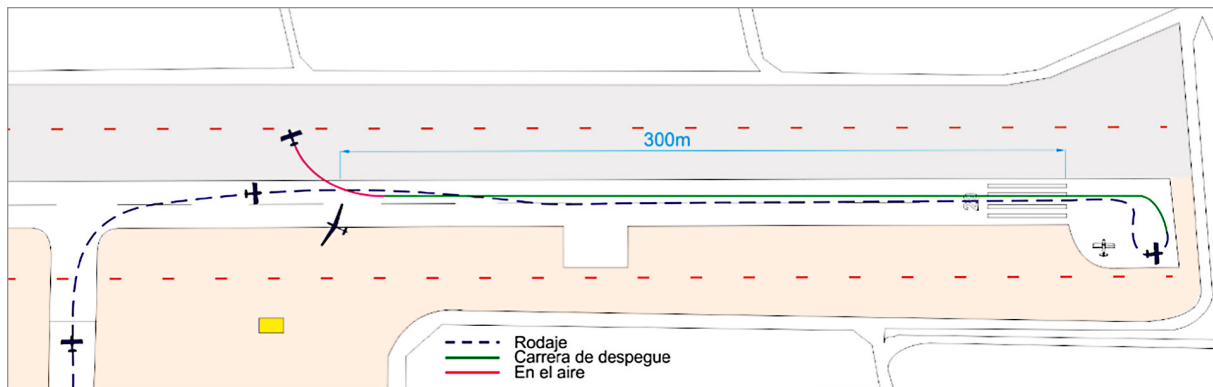


Figura 2

Tras realizar los chequeos correspondientes y la prueba de motor, comunicó por radio que entraba en la pista 29 para despegar. Ya en carrera de despegue vio que el plano del velero permanecía en la pista, por lo que considerando que tenía velocidad suficiente, tiró enérgicamente de la palanca yéndose inmediatamente al aire virando además a la derecha para evitar el obstáculo.

1.6.2. Declaración de los testigos

Atendiendo al testimonio de los testigos, se pueden establecer las siguientes consideraciones:

Había un grupo de personas que se encontraban cercanos a la pista realizando un briefing antes del vuelo; aproximadamente a su altura se encontraba posicionado un velero en la margen izquierda de tierra que invadía la zona asfaltada de la pista 29 con la cabina y el plano derecho, quedando libre solo la mitad o menos de su ancho para pasar.

Una aeronave que se encontraba en plataforma comunicó por radio que rodaba al apartadero de la pista 29, donde se encontraba también otra aeronave. Por radio se indicó que no había ningún tráfico notificado y que rodara según su criterio.

La aeronave EC-XBL rodó por asfalto desviándose ligeramente a la izquierda para evitar al velero, continuando hasta el apartadero de la pista.

Posteriormente la misma aeronave notificó lista para el despegue, indicándose nuevamente por radio que no existe ningún tráfico notificado y que proceda a su criterio para despegar.

A continuación la aeronave aplicó potencia y rodó por la pista 29 de asfalto hasta el punto en que se encontraba el velero, donde se fue al aire alabeando a la derecha para evitar el obstáculo.

Tras unos primeros instantes de escasa capacidad de ascenso inicial, la aeronave pudo irse al aire a un régimen de ascenso aparentemente normal.

A pesar de haberse intentado no se pudo establecer comunicación posterior con la aeronave que abandonó el campo en dirección Noroeste.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Según lo indicado por la totalidad de los testimonios recogidos, a unos 300 m de la cabecera de la pista 29 y en su margen izquierda se encontraba situado un velero que, aunque su mayor parte estaba sobre tierra, con su cabina y el plano derecho ocupaba gran parte del ancho del asfalto de dicha pista.

El piloto de la aeronave del suceso era consciente de la existencia de dicho obstáculo en la pista, ya que según él mismo indicó tuvo que maniobrar para evitarlo en su rodaje por asfalto hacia la cabecera 29. Además, desde este punto y con las condiciones de visibilidad reinantes, era claramente visible un obstáculo de las dimensiones del velero a la distancia que se encontraba.

Por otra parte, la información facilitada por radio confirmaba la inexistencia de tráficos notificados y la posibilidad de despegar. Dado que la pista de asfalto se encontraba parcialmente ocupada, para evitar esperas estaba disponible la zona de tierra adyacente por el norte acondicionada como pista.

Según los datos de características, la carrera nominal de despegue de esta aeronave es de 230 m. Aunque efectivamente se trata de una distancia menor a la que se encontraba el velero, no hubiera resultado suficiente para poder detener la aeronave con seguridad en caso de que por cualquier inconveniente se tuviera que abortar el despegue.

Independientemente de que la distancia disponible resultara o no suficiente, la existencia de un obstáculo en la pista es motivo suficiente para declinar cualquier intento de uso de dicha pista para el despegue o aterrizaje.

Analizando el desarrollo de los acontecimientos, cabe la posibilidad de que el piloto considerara que disponía de distancia suficiente como para poder irse al aire con seguridad antes de llegar al lugar donde se encontraba el velero, evitando así despegar por la pista de tierra o tener que realizar incómodas esperas.

La distancia no resultó suficiente para poder realizar la operación con total seguridad, ya que según el propio piloto indicó, tuvo que tirar bruscamente de la palanca y virar a la derecha para evitar el obstáculo. El hecho de tener que realizar un viraje en el momento crítico de irse al aire contribuyó a degradar aún más las ya ajustadas condiciones en que había llegado a ese punto, ya que tal y como indicó uno de los testigos, en los momentos iniciales la capacidad de ascenso de la aeronave fue escasa.

Posiblemente la creencia por parte del piloto de disponer de suficiente distancia como para poder despegar antes de alcanzar el obstáculo, además de tratar de evitar

el uso de la pista de tierra o realizar esperas, llevó al piloto a tomar una decisión desafortunada que en ningún caso tiene justificación ante la presencia de un obstáculo en la pista.

Por tanto, se puede determinar que el incidente sobrevino como consecuencia de una actitud imprudente por parte del piloto, al despegar en una pista que en esos momentos estaba ocupada por otra aeronave.