

**RESUMEN DE DATOS**

**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Martes, 16 de mayo de 2006; 17:30 h local</b>
Lugar	<b>Aeropuerto de Girona (Girona)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-HZM</b>
Tipo y modelo	<b>PIPER PA-34-200</b>
Explotador	<b>Top Fly</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>LYCOMING IO-360-C1E6</b>
Número	<b>2</b>

**TRIPULACIÓN**

	Piloto al mando	Alumno piloto
Edad	<b>30 años</b>	<b>21 años</b>
Licencia	<b>Piloto com. avión. Instructor</b>	<b>Alumno piloto</b>
Total horas de vuelo	<b>3.423 h</b>	<b>160 h</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>160 h</b>	<b>15 h</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			<b>2</b>
Pasajeros			
Otras personas			

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Importantes</b>
Otros daños	<b>Surcos en la pista</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Aviación general – Instrucción – Doble mando</b>
Fase del vuelo	<b>Aterrizaje – Carrera de aterrizaje</b>

**INFORME**

Fecha de aprobación	<b>25 de octubre de 2006</b>
---------------------	------------------------------

## 1. INFORMACIÓN FACTUAL

### 1.1. Antecedentes del vuelo

La aeronave despegó a las 16:30 h local del Aeropuerto de Girona con la intención de realizar un vuelo local de instrucción con un instructor y un alumno piloto a bordo que actuaba como piloto a los mandos.

Tras efectuar diversas maniobras IFR, la aeronave realizó una toma y despegue por la pista 20 del aeropuerto y se incorporó al circuito 20 derecha para realizar prácticas de fallo de motor simulado en diversas fases del vuelo. Este circuito finalizó con la realización de una frustrada, en la cual se desplegó el tren durante el descenso y se replegó en el ascenso tras sobrevolar la pista.

Tras incorporarse nuevamente al circuito 20 derecha, la tripulación continuó con las prácticas de fallo de motor, siendo su intención finalizar con un aterrizaje completo con un solo motor. Tuvieron que prolongar el tramo en cola de este último circuito para mantener la separación con un tráfico con categoría de estela «pesada» que les precedía.

Al tocar tierra, las patas del tren de aterrizaje se plegaron, terminando la aeronave por detenerse en la pista tras arrastrarse unos metros sobre la panza.

Los dos ocupantes de la aeronave resultaron ilesos y pudieron abandonar la aeronave por sus propios medios.

La aeronave sufrió daños en elementos de la parte inferior del fuselaje, flap izquierdo, hélices y motores. En la pista quedaron marcados unos surcos de poca profundidad causados por las hélices.

Los dos ocupantes de la aeronave contaban en el momento del incidente con las licencias, habilitaciones y certificado médico adecuados para la realización del vuelo previsto.

La aeronave contaba con un certificado de aeronavegabilidad en vigor, y de acuerdo con la documentación consultada era mantenida conforme a su programa de mantenimiento autorizado.

### 1.2. Declaración del instructor

El instructor indicó que realizaron la aproximación final ajustándose a la senda nominal de descenso (dos luces rojas y dos blancas en el PAPI). Sólo en el último tramo en el

aire bajaron un poco de la senda nominal (tres luces rojas y una blanca en el PAPI). El avión se configuró para el aterrizaje sin flaps y se bajó el tren, comprobando el instructor la posición de la palanca de accionamiento, aunque no pudo asegurar que las luces verdes indicadoras de tren desplegado y bloqueado se encendieran. Se seleccionó durante la aproximación mezcla rica, paso fino de hélice y bombas en marcha.

El instructor recordaba que el avisador acústico de tren inseguro estuvo sonando durante la aproximación y se apagó al bajar la palanca de tren.

En el momento de la toma el instructor tuvo la sensación de que la aeronave se posó sobre el tren y posteriormente comenzó a hundirse, viendo cómo la posición del morro descendía hasta que se oyó un fuerte ruido de rozamiento sobre el suelo. Cuando comenzó a advertir estas anomalías comprobó nuevamente que la palanca de accionamiento de tren abajo estaba actuada, aunque no verificó las luces.

### **1.3. Inspección y pruebas de la aeronave tras el incidente**

Después del incidente se verificó el funcionamiento del tren. Con todos los sistemas desconectados se levantó la aeronave por medio de una grúa con eslingas hasta una altura adecuada. A continuación se energizó el avión conectando el interruptor eléctrico principal (máster), y con la palanca de tren abajo se inició el ciclo de extensión normalmente hasta que las tres patas bajaron y quedaron bloqueadas. Las tres luces verdes indicadoras de tren abajo y bloqueado se encendieron cuando el tren se había desplegado y quedó asegurado.

Después se posó la aeronave en el suelo hasta que los amortiguadores de las patas quedaron comprimidos aguantando todo el peso del avión, comprobándose que las tres patas seguían correctamente bloqueadas.

## **2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES**

La inspección y pruebas realizadas en el mismo aeropuerto tras el incidente concluyeron con que el sistema del tren funcionaba correctamente.

Con estos resultados, lo más probable que pudo ocurrir es que la palanca de tren se hubiera actuado durante la aproximación poco antes de que la aeronave contactara con el suelo y que, por lo tanto, el tren se encontraba en el proceso de despliegue en el momento de tomar tierra.

La tardanza en accionar el tren pudo deberse a que el alumno estaba realizando una práctica de fallo de motor en aproximación, lo que pudo exigirle mucha atención para

otras tareas e inducirle también cierta tensión, aumentada por el hecho de tener que ajustarse a un tráfico pesado.

Por tanto, se considera que la causa más probable del incidente es que se actuó tarde sobre la palanca del tren de aterrizaje, impidiendo que se pudiera completar su extensión antes del contacto con el suelo.