

Matrícula: EC-COQ		Año de fabricación: 1975		Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos	
Marca y modelo de la aeronave: BEECHCRAFT F-33A					
Número de motores / marca y modelo. 1 / CONTINENTAL IO-520-B A					
Fecha: 21- MARZO - 2000		Hora local: 15:50		Provincia: SALAMANCA	
Lugar del suceso: AEROPUERTO DE SALAMANCA					
Lesiones	Muertos	Graves	Leves/Ilesos	Piloto al mando (licencia): PILOTO DE TRANSPORTE DE LÍNEA AÉREA	
Tripulación			2	Edad / sexo: 47 / varón	Total horas de vuelo: 9012 horas
Pasajeros				Tipo de operación: AVIACIÓN GENERAL – INSTRUCCIÓN - VERIFICACIÓN	
Otros				Fase de operación: ATERRIZAJE	
Daños a la aeronave: IMPORTANTES				Tipo de suceso: ATERRIZAJE CON TREN PLEGADO	

Descripción del suceso

En el vuelo en el que se produjo el evento, se estaba realizando el examen de un alumno para la obtención del título de piloto comercial.

Las condiciones meteorológicas eran: viento de dirección variable, entre 140° y 170°, e intensidad de 15 nudos, visibilidad superior a 10 Km., temperatura de 15° C, punto de rocío 3° C y QNH 1010.

Según declaró el examinador, despegaron del aeropuerto de Salamanca, efectuaron el vuelo, que se desarrolló dentro de los cauces normales, y procedieron a retornar al campo de partida. Una vez obtenida la autorización de la torre de control, procedieron a entrar en tramo de viento en cola al lado contrario del habitual para la pista en uso, la 21. Posteriormente solicitaron a la torre de control autorización para efectuar una maniobra de “tráfico motor parado simulado”, que fue concedida por el controlador, quien además solicitó que notificasen “punto alto”. Cuando la aeronave se encontraba sobre la vertical de la cabecera 21, a una altura de 1.500 pies sobre el campo, la tripulación notificó a la torre que se encontraba en el “punto alto”, y a la vez inició un viraje a la derecha, que es el estándar hacia el lado del circuito de tráfico para la pista 21. Entonces el controlador les indicó que hicieran el viraje a la izquierda, es decir, al contrario de cómo lo estaban haciendo, posiblemente para separar esta aeronave de otra que se iba a incorporar al circuito.

En este momento el examinador advirtió que el alumno había olvidado sacar el tren de aterrizaje, pero decidió no advertirlo, y esperar para ver si el alumno reaccionaba.

Cuando alcanzaron el “punto bajo” lo notificaron a la torre de control, la cual les autorizó el aterrizaje. La inadecuada ejecución de la maniobra final tuvo como consecuencia que la aeronave saliera “overchutada”, de forma que en el tramo final su trayectoria estaba desviada

unos 45° de la de la pista, lo que obligó al alumno a efectuar una corrección, que requirió que metiese algo de motor. La alarma acústica de tren plegado sonó en el momento en que se efectuó la recogida.

A consecuencia de ello, la aeronave sufrió daños en los revestimientos inferiores del fuselaje, hélice y flaps. Los dos ocupantes de la aeronave resultaron ilesos.

Análisis

Conviene tener en cuenta que se trataba de un vuelo de examen, lo que implica al menos dos factores de riesgo, que sin duda afectaron al alumno-piloto, de un lado su escasa experiencia y de otro el nerviosismo inherente a cualquier examen.

Por otra parte, el hecho de tener que efectuar la maniobra de “tráfico motor parado simulado” virando al contrario de lo que suele ser habitual, a la izquierda en lugar de a la derecha, con toda probabilidad incrementó el nerviosismo del alumno, lo que hizo que olvidara realizar completamente la lista de chequeo de aterrizaje. Además el viento existente contribuyó a aumentar la desviación de la aeronave con respecto a la orientación de la pista.

Aunque el examinador advirtió que el alumno no había sacado el tren de aterrizaje, la inadecuada realización por parte del alumno de la maniobra final de aproximación, propició que su atención se centrara exclusivamente en ese aspecto, olvidando que el tren estaba plegado.

Finalmente, hubo otro factor que contribuyó en la consecución del evento: el alumno-piloto tuvo que acelerar el motor para corregir la trayectoria de la aeronave, lo que hizo que se inhibiese el avisador acústico de tren arriba, que no sonó hasta que se retrasó la palanca de gases, lo cual tuvo lugar en el momento de realizar la recogida, por lo que a la tripulación no le quedó tiempo suficiente para reaccionar.