

Matrícula: EC-AZV		Año de fabricación: 1965		Categoría/peso: MENOS DE 2.250 Kg.	
Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-27					
Número de motores / marca y modelo. 2 / LYCOMING IO-540-C4B5					
Fecha: 2-MARZO - 2000		Hora local: 17:00		Provincia: BARCELONA	
Lugar del suceso: AEROPUERTO DE SABADELL					
Lesiones	Muertos	Graves	Leves/Ilesos	Piloto al mando (licencia): PILOTO PRIVADO DE AVIÓN	
Tripulación			1	Edad: 45	Total horas de vuelo: 430
Pasajeros				Tipo de operación: AVIACIÓN GENERAL – NO COMERCIAL - PLACER	
Otros				Fase de operación: RECORRIDO DE ATERRIZAJE	
Daños a la aeronave: IMPORTANTES				Tipo de suceso: PLEGADO DEL TREN	

Descripción del suceso

Después de haber realizado varias tomas y despegues en el aeropuerto de Sabadell, el piloto decidió aterrizar por la pista 13 de dicho aeropuerto. Durante la aproximación realizó las comprobaciones pertinentes sin detectar fallo alguno (reducción de gases, paso corto, mezcla rica, luces verdes indicadoras de tren abajo encendidas, flaps, etc.). Asimismo, verificó a través del espejo del motor izquierdo que la pata delantera estaba desplegada.

Según el testimonio del piloto, la toma de contacto se llevó a cabo con normalidad sobre las dos patas del tren principal. Luego fue reduciendo velocidad y bajando el morro del avión, observando que éste bajaba más de lo debido, de lo que dedujo

que la pata debía haberse plegado, por lo que tiró del mando a fin de mantener levantado el morro el mayor tiempo posible. Finalmente el morro cayó, impactando tanto éste como ambas hélices contra la pista, y a continuación la aeronave comenzó a desviarse hacia su izquierda, saliéndose de la pista y deteniéndose en la franja.

A consecuencia de ello, la aeronave sufrió daños en el morro, pata de morro, hélices y motores, resultando el piloto ileso.



Análisis

Después del evento, la aeronave fue llevada al taller, donde se realizaron diversas pruebas y comprobaciones del sistema de tren de aterrizaje, que resultaron satisfactorias, no hallándose



indicio alguno de fallo o mal funcionamiento del sistema.

Por ello, parece lógico descartar que el repliegue de la pata de morro se produjese por un funcionamiento anormal del sistema.

En consecuencia, todo apunta a que el piloto, una vez que la aeronave hubo posado las dos patas del tren principal sobre el pavimento, decidió retraer los flaps, pero en lugar de actuar sobre la palanca de dicho mando, lo debió hacer inadvertidamente sobre la de tren, de forma que la pasó a la posición “arriba”, lo que provocó que inmediatamente se iniciase la retracción del tren, si bien solamente llegó a plegarse la pata de morro, ya que ésta es la que se retrae primero.

