

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Sábado, 26 de agosto de 2000; 18:30 horas
Lugar	Carretera de Robledo a Revenga, km. 3 (Segovia)

AERONAVE

Matrícula	EC-HNE
Tipo y modelo	PIPER PA-32RT-300T

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING TIO-540-S1AD
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	27 años
Licencia	Piloto comercial de avión
Total horas de vuelo	400 horas
Horas de vuelo en el tipo	7 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			2
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	No

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Placer
Fase del vuelo	En ruta – Ascendiendo

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

La aeronave despegó del aeropuerto de Cuatro Vientos aproximadamente a las 15:05 UTC con la intención de realizar un vuelo de placer de unas tres horas de duración que finalizaría en el aeródromo de Casarrubios del Monte. A bordo se encontraban el piloto y dos pasajeros. Cuando llevaban unos 90 minutos de vuelo, la aeronave se vio obligada a realizar un aterrizaje de emergencia a causa de un fallo del motor.

1.2. Lesiones a personas

Los tres ocupantes resultaron ilesos.

1.3. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió daños en el motor, hélice y parte inferior de la estructura.

1.4. Otros daños

No se produjeron daños a terceros de importancia.

1.5. Información sobre la tripulación

El piloto contaba con una licencia que le capacitaba para la realización del vuelo, expedida el día 7 de abril de 2000 y válida hasta el día 16 de abril de 2001. Contaba con una experiencia de vuelo de unas 400 horas en total, de ellas aproximadamente 7 en el tipo.



1.6. Información sobre la aeronave

La aeronave contaba con un Certificado de Aeronavegabilidad obtenido por convalidación del original expedido por la autoridad aeronáutica de la Republica Federal de Alemania (LBA). La fecha de concesión del original fue el día 4 de marzo de 2000 y la matrícula original de la aeronave era D-EMXX.

El día 13 de julio de 2000 es la fecha de la orden de trabajo por la cual se le efectuó la inspección de aceptación consistente en una revisión de 100 horas con puntos de la revisión de 1000 horas. En el momento del incidente la aeronave tenía 2143 horas y el motor 1216.

1.7. Incendio

No se produjo incendio.

1.8. Supervivencia

Los ocupantes pudieron abandonar la aeronave por sus propios medios y sin ningún problema adicional.

1.9. Ensayos e investigaciones

1.9.1. Declaración del piloto

Aproximadamente a la hora y media de vuelo, sin incidencia alguna, después de haber pasado próximo a las localidades de Villacastín, Segovia y La Granja de San Ildefonso, la aeronave se encontraba en la vertical de un punto localizado entre las localidades de La Granja de San Ildefonso y El Paular, con la intención de retornar hacia Segovia para proceder al aeródromo de Casarrubios del Monte por el puerto de Los Leones. En ese punto la altitud de la aeronave era 7300 pies y ascendiendo y los parámetros del motor (25 pulgadas de mercurio de presión de admisión y 2500 revoluciones por minuto) eran los normales y especificados. En ese momento apreció una fuerte vibración anómala a la que acompañó una sensible pérdida de potencia y una pérdida de líquido por la parte delantera del motor que impedía la visibilidad a través del cristal delantero derecho y que el piloto supuso que era aceite. Aproximadamente cuatro o cinco segundos más tarde empezó a notarse la presencia de humo en la cabina junto con un fuerte olor a quemado, por lo que, interpretando que se había producido fuego en el compartimento del motor y viendo que aumentaba sensiblemente la pérdida de aceite y de potencia, decidió declarar la emergencia.



Procedió a parar el motor, suspendiendo el paso de combustible. Contactó con la torre del aeropuerto de Valladolid para notificar que estaba con un fallo de motor y que se disponía a realizar un aterrizaje de emergencia en una posición de unas 12 millas al Este de Segovia. Después cortó las comunicaciones para asegurar el sistema eléctrico ante

el posible impacto. Realizó el aterrizaje de emergencia con el tren plegado en un campo paralelo a la carretera entre las localidades de Revenga y Robledo, a la altura del kilómetro tres. Después se procedió a la inmediata evacuación de la aeronave.

1.9.2. *Inspección del motor de la aeronave*

En la inspección que se realizó sobre el motor después del accidente se encontraron diversos daños. A continuación se enumeran los más relevantes.

- Una grieta que afectaba a todo el espesor de la pared en el cárter que incluye los dos semicárteres en la zona de unión de ambos. La citada grieta alcanzaba al conducto de lubricación del árbol de levas.
- Al menos dos taqués y sus respectivos alojamientos estaban rotos.
- Huellas de impactos de fragmentos desprendidos aparecían en las paredes interiores del cárter, parte inferior de los pistones, bielas, cigüeñal, etc.

2. ANÁLISIS

Del análisis preliminar de los daños se deduce que la rotura original producida en el motor fue la de uno de los taqués (posiblemente debido a un gripado del mismo). El fragmento o fragmentos desprendidos ocasionaron el resto de los daños en el interior del motor, incluida la grieta que afectaba al conducto de lubricación del árbol de levas y por la que se produjo la pérdida de aceite.