

**RESUMEN DE DATOS**

**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Miércoles, 21 de julio de 2010; 03:20 h local<sup>1</sup></b>
Lugar	<b>Término municipal de Villamartín (Cádiz)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-CSX</b>
Tipo y modelo	<b>PIPER PA-28-14</b>
Explotador	<b>Privado</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>LYCOMING O320 E3D</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN**

**Piloto al mando**

Edad	<b>41 años</b>
Licencia	<b>CPL(A)</b>
Total horas de vuelo	<b>Desconocido</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>Desconocido</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación	<b>1</b>		
Pasajeros			
Otras personas			

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Destruida</b>
Otros daños	<b>Ninguno</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Aviación general – Privado</b>
Fase del vuelo	<b>Despegue</b>

**INFORME**

Fecha de aprobación	<b>26 de enero de 2011</b>
---------------------	----------------------------

<sup>1</sup> La referencia horaria del informe es la hora local. Para hallar la hora UTC deben restarse dos unidades.

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

El avión PIPER PA-28-140 de matrícula EC-CSX partió el 20 de julio de 2010 a las 18:28 (hora local) del aeropuerto de Sevilla y aterrizó a las 19:50 (hora local) en el aeródromo de Villamartín (Cádiz) por la pista 24, cumpliendo con el plan de vuelo que llevaba, el cual cerró por radio tras el aterrizaje.

A las 3:15 del día siguiente despegó por la pista 06<sup>2</sup> sin establecer comunicación por radio, y sin llevar plan de vuelo. Al poco tiempo de irse al aire, cuando se encontraba volando con rumbo noroeste (300° aproximadamente), paralelo al tramo de viento cruzado del circuito de aeródromo, impactó en vuelo directo contra un campo sembrado de girasoles situado a poco más de 1 km al noreste del aeródromo (véase figura 1)<sup>3</sup>, el cual se correspondía con la ladera sur de un pequeño alto perteneciente a una finca denominada «El Jeromón», situada a la altura del kilómetro 5 de la carretera CA-7101.

En el impacto se desprendió la hélice, la rueda delantera y la ventanilla del lado izquierdo, y el avión salió despedido siguiendo la dirección de vuelo para chocar por segunda vez contra el terreno a 40 m de distancia del lugar del primer impacto. La aeronave se incendió después. La hélice no presentaba deformaciones de importancia, y las puntas de las palas estaban dobladas ligeramente hacia atrás. No se encontró ninguna huella en el terreno hechas por las palas de la hélice.



Figura 1. Fotografía del aeródromo

<sup>2</sup> Esta información fue corroborada por un testigo.

<sup>3</sup> Fotografía tomada de Google Earth.

El piloto salió despedido en el segundo impacto siguiendo también la dirección de vuelo inicial, resultando fallecido y quedando su cuerpo a 20 m de distancia de los restos principales.

La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) informó que el tiempo más probable en el lugar del accidente era viento flojo con dirección de componente sur-suroeste (SSW), entre los 180° y 220°, velocidad media entre 2 kt y 9 kt y velocidad máxima alrededor de 14 kt. Temperatura entre los 20 °C ó 22 °C, cielo despejado o nubosidad escasa y ausencia de fenómenos meteorológicos significativos.

El piloto tenía 41 años y poseía el título de piloto comercial de avión, CPL(A) desde el 11-07-2003. Tenía licencia JAR-FCL de aptitud, que estuvo en vigor desde 11-07-2003 hasta el 11-07-2008, y llevaba anotadas las siguientes habilitaciones:

- Avión monomotor terrestre (SEP) del 24-06-2005 al 11-07-2007.
- Avión multimotor terrestre (MEP) del 23-06-2005 al 24-06-2006.
- Vuelo instrumental, IR(A) del 23-06-2005 al 24-06-2006.
- Radiotelefonía en inglés.

No se ha podido constatar fehacientemente su experiencia, al no poder examinar el libro del piloto, ni contar con otra información adicional.

El aeródromo del que partía la aeronave es un aeródromo privado que está situado al norte de la localidad de Villamartín, dentro de su término municipal.

Tiene una pista de asfalto de 560 m de longitud y 15 m de anchura, y su punto de referencia tiene como coordenadas 36° 52' 16" N - 5° 38' 52" W a 100 m de altura.

Poseía una autorización concedida por AESA para realizar vuelos diurnos en condiciones de vuelo visual (VFR).

No se ha podido determinar el destino del vuelo, pero algunas anotaciones de coordenadas que llevaba el piloto encima, indicarían que se dirigía a Marruecos.

## 2. ANÁLISIS

No era la primera vez que el piloto volaba por la zona. El 21 de junio había realizado un vuelo desde el aeropuerto de Sevilla hasta el aeródromo de Villamartín, y posteriormente, el día 5 de julio, voló hasta el aeropuerto de Jerez y desde allí en otro vuelo posterior hasta Villamartín, regresando al aeropuerto de Sevilla al día siguiente.

No hay datos contrastados acerca de si en la noche del día 6 de julio realizó un vuelo similar al que pretendía hacer el día del accidente, pero las características de ambos

vuelos son muy parecidas. Esta circunstancia indicaría que el vuelo del día del accidente estaba planificado previamente y los días anteriores el piloto intentó familiarizarse con el entorno.

Todo parece apuntar a que el avión despegó llevando una senda con poca pendiente, y es bastante probable que llegase a alcanzar una altitud mayor que la del lugar donde impactó y que posteriormente perdió cierta altura hasta colisionar contra el terreno.

A pesar del poco tiempo que había transcurrido desde que despegó hasta el momento del accidente, el impacto se produjo con el avión en vuelo controlado sin que se encontraran indicios de que el piloto realizara ninguna acción para evitar la colisión o al menos para minimizar sus consecuencias. Esto quiere decir que aunque ejercía el control aparente de la aeronave, porque mantenía el avión nivelado, en realidad no era capaz de asimilar que llevaba poca altura, ni que la pendiente de ascenso no era la adecuada.

El avión no dejó ningún tipo de huella de arrastre desde el punto del primer impacto hasta donde quedaron los restos principales, ni tampoco había ningún girasol afectado



Figura 2. Trayectoria probable

entre los dos puntos anteriores. Tampoco había marcas de que el avión hubiera tocado con ninguna de sus otras partes. Por otra parte, la hélice resultó arrancada en el impacto. Tenía una de sus palas ligeramente retorcida, y la punta rota. Ambas circunstancias indican que el impacto contra el suelo tuvo que ser con elevada energía, es decir, con la hélice suministrando tracción. Todo ello confirmaría que impactó contra el terreno en vuelo directo y que el piloto no fue consciente del choque inminente previamente a que este se produjera, por lo que no actuó sobre los mandos para, de alguna manera, evitar el choque o mitigar sus consecuencias.

### **3. CAUSAS**

Se considera como causa más probable del accidente la desorientación espacial del piloto provocada por la imposibilidad de apreciar las referencias exteriores debido a las condiciones de falta de visibilidad del entorno al tratarse de un vuelo nocturno realizado bajo reglas VFR.

### **4. RECOMENDACIONES**

Ninguna.

