

Informe técnico

A-028/2021

Accidente ocurrido el día 29 de junio de 2021 a la aeronave PIPER modelo PA-28R-180, matrícula EC-CMR, en el aeródromo de Casarrubios (Toledo, España)

El presente informe no constituye la edición en formato imprenta, por lo que puntualmente podrá incluir errores de menor entidad y tipográficos, aunque no en su contenido. Una vez que se disponga del informe maquetado y del Número de Identificación de las Publicaciones Oficiales (NIPO), se procederá a la sustitución del avance del informe final por el informe maquetado.

Advertencia

El presente informe es un documento técnico que refleja el punto de vista de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil en relación con las circunstancias en que se produjo el evento objeto de la investigación, con sus causas probables y con sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el art. 5.4.1 del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional; y según lo dispuesto en los arts. 5.6 del Reglamento (UE) nº 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010; el art.15 de la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea; y los arts. 1 y 21.2 del R.D. 389/1998, esta investigación tiene carácter exclusivamente técnico y se realiza con la finalidad de prevenir futuros accidentes e incidentes de aviación mediante la formulación, si procede, de recomendaciones que eviten su repetición. No se dirige a la determinación ni al establecimiento de culpa o responsabilidad alguna, ni prejuzga la decisión que se pueda tomar en el ámbito judicial. Por consiguiente, y de acuerdo con las normas señaladas anteriormente la investigación ha sido efectuada a través de procedimientos que no necesariamente se someten a las garantías y derechos por los que deben regirse las pruebas en un proceso judicial.

Consecuentemente, el uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.

INDICE

Advertencia	2
INDICE.....	iii
ABREVIATURAS	iv
Sinopsis.....	5
1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS.....	6
1.1. Reseña del accidente	6
1.2. Lesiones a personas.....	6
1.3. Daños sufridos por la aeronave.....	6
1.4. Otros daños.....	6
1.5. Información sobre el personal.....	7
1.6. Información sobre la aeronave	7
1.7. Información meteorológica	8
1.8. Ayudas para la navegación	8
1.9. Comunicaciones.....	8
1.10. Información de aeródromo	8
1.11. Registradores de vuelo.....	9
1.12. Información sobre los restos de la aeronave	9
1.13. Información médica y patológica	10
1.14. Incendio.....	10
1.15. Aspectos relativos a la supervivencia	10
1.16. Ensayos e investigaciones especiales.....	10
1.17. Información organizativa y de dirección	10
1.18. Información adicional	10
1.19. Técnicas de investigación especiales.....	10
2. ANALISIS.....	11
3. CONCLUSIÓN	12
3.1. Constataciones.....	12
3.2. Causas / Factores contribuyentes.....	12
4. RECOMENDACIONES	13

ABREVIATURAS

AEMET	Agencia Estatal de Meteorología
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
ARC	Certificado de revisión de la aeronavegabilidad (airworthiness review certificate)
°C	Grados celsius (centígrados)
ft	Pie(s) – Foot (feet)
h	Hora(s)
hPA	Hectopascal
km	Kilómetro(s)
LT	Hora local (local time)
METAR	Informe meteorológico ordinario de aeródromo (en clave meteorológica aeronáutica)
N	Norte
QNH	Reglaje de la subescala del altímetro para obtener la elevación estando en tierra (reglaje de precisión para indicar la elevación por encima del nivel medio del mar)
UTC	Tiempo universal coordinado (coordinated universal time)
W	Oeste (West)

Informe técnico

A-028/2021

Propietario y Operador:	Privado.
Aeronave:	PIPER PA-28R-180, EC-CMR.
Fecha y hora del accidente:	29 de junio de 2021 a las 15:30 h LT ¹ .
Lugar del accidente:	Aeródromo de Casarrubios (Toledo).
Personas a bordo:	1 (tripulación).
Tipo de operación:	Aviación general – Privado.
Fase de vuelo:	Aterrizaje – carrera de aterrizaje.
Reglas de vuelo	Desconocido.
Fecha de aprobación:	26 de enero de 2022.

Sinopsis

Resumen:

El día 29 de junio de 2021, la aeronave PIPER modelo PA-28R-180, matrícula EC-CMR, despegó con un único ocupante a bordo desde una finca privada de la localidad de Navalморal de la Mata (Cáceres) destino al aeródromo de Casarrubios (Toledo).

Tras llevar a cabo la aproximación, el piloto procedió a aterrizar por la pista 08 del aeródromo de Casarrubios sobre las 15:30 h.

Durante la carrera de aterrizaje, la pata izquierda del tren principal colapsó, provocando que el plano izquierdo entrara en contacto con la pista, rozando contra el asfalto hasta que la aeronave se detuvo en la franja tras salirse por el lado izquierdo de la pista.

A consecuencia del accidente, la aeronave sufrió daños importantes en la pata izquierda del tren principal de aterrizaje y daños leves en el plano izquierdo.

El piloto resultó ileso.

La investigación no ha podido determinar la causa del accidente porque no se ha dispuesto de suficiente información, debido a la falta de colaboración, obstaculizando la investigación por parte del piloto de la aeronave.

No se han emitido recomendaciones de seguridad.

¹ Todas las horas en el presente informe están expresadas en hora local (LT). Para obtener la hora UTC equivalente, se han de restar 2 horas a la hora local.

1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del accidente

El día 29 de junio de 2021, la aeronave PIPER PA-28R-180 con matrícula EC-CMR despegó con un único ocupante a bordo desde, según la información proporcionada por el piloto, una finca privada situada en Naval Moral de la Mata (Cáceres), con destino al aeródromo de Casarrubios (Toledo).

Según indicó el piloto, tras llevar a cabo la aproximación al aeródromo sin incidencias, a la velocidad adecuada y habiendo comprobado que se habían encendido las tres luces verdes que indican que el tren de aterrizaje (retráctil en este avión) estaba desplegado y bloqueado, procedió a aterrizar por la pista 08 del aeródromo de Casarrubios sobre las 15:30 h.

Tras tomar tierra suavemente y sin rebotes según indicó el piloto, durante la carrera de aterrizaje percibió que la aeronave se hundía del lado izquierdo hasta que, finalmente, el plano tocó el asfalto, lo que provocó que la aeronave se desviara hacia la izquierda, saliéndose finalmente de la pista.

El piloto resultó ileso, pudiendo abandonar la aeronave por su propio pie.

Posteriormente, se remolcó la aeronave hasta un hangar del aeródromo.

1.2. Lesiones a personas

<i>Lesiones</i>	<i>Tripulación</i>	<i>Pasajeros</i>	<i>Total en la aeronave</i>	<i>Otros</i>
Mortales	-	-	-	-
Lesionados graves	-	-	-	-
Lesionados leves	-	-	-	-
Ilesos	1	-	1	-
TOTAL	1	-	1	-

1.3. Daños sufridos por la aeronave

A consecuencia del accidente, la aeronave sufrió daños importantes en la pata izquierda del tren principal de aterrizaje y daños leves en el plano izquierdo.

1.4. Otros daños

No se produjeron otros daños.

1.5. Información sobre el personal

No se han podido obtener, por falta de colaboración del piloto con la investigación, los datos en relación con su edad, licencia, habilitaciones, certificado médico y horas de vuelo totales.

Debido a la circunstancia anterior, se solicitó a AESA información al respecto.

En la respuesta remitida por AESA se indicó que no constaba información sobre el piloto de la aeronave accidentada en su base de datos de licencias de personal de vuelo.

1.6. Información sobre la aeronave

1.6.1.- Características de la aeronave.

- Marca: PIPER
- Modelo: PA-28R-180
- Año de fabricación: 1967
- Número de serie: 28R-30686
- Masa máxima al despegue: 1135 kg
- Tipo de motor: Lycoming IO-360-B1E
- Información relativa al propietario: Privado

La aeronave PIPER PA-28R-180, también conocida como PIPER CHEROKEE ARROW, es una aeronave monomotor de ala baja. Está equipada con un motor Lycoming IO-360-B1E de cuatro tiempos, compuesto por cuatro cilindros opuestos dos a dos, y con una hélice bipala de paso variable Hartzell. El tren de aterrizaje es retráctil de tipo triciclo.

La aeronave tiene una envergadura de 9,14 metros, una longitud de 7,37 metros y una altura de 2,44 metros.

En relación con la aeronave accidentada, no se han facilitado las horas de vuelo acumuladas tanto por la célula como por el motor en el momento del accidente por falta de colaboración con la investigación por parte del piloto.

La aeronave no disponía de certificado de aeronavegabilidad en vigor en el momento del accidente.

En cuanto al certificado de matrícula de la aeronave, AESA lo canceló de oficio el 21 de julio de 2020 por no disponer la aeronave de un ARC en vigor desde el 4 de agosto de 2013, habiendo entrado en categoría de inoperativa y por lo tanto susceptible de cancelación de oficio según el art 31.4 d del Real Decreto 384/2015.

1.7. Información meteorológica

AEMET no dispone de una estación meteorológica en Casarrubios.

Se dispone de la información meteorológica de las bases aéreas de Cuatro Vientos y de Getafe, las cuales son las estaciones meteorológicas más cercanas al aeródromo de Casarrubios (situadas a unos 27 km hacia el noreste y hacia el este-noreste, respectivamente).

Los informes de aeródromo (METAR) más próximos a la hora del accidente proporcionaban la siguiente información:

Base aérea de Cuatro Vientos	
Hora y fecha	29 de junio de 2021, 13:30 h UTC.
Viento	2 nudos de velocidad. Dirección de 190°.
Visibilidad	Visibilidad mayor a 10 km y sin nubes por debajo de la altura de referencia.
Temperatura	28 °C.
QNH	1017 hPA.
Punto de rocío	6 °C.

Base aérea de Getafe	
Hora y fecha	29 de junio de 2021, 13:30 h UTC.
Viento	5 nudos de velocidad. Dirección variable.
Visibilidad	Visibilidad mayor a 10 km y sin nubes por debajo de la altura de referencia.
Temperatura	29 °C.
QNH	1017 hPA.
Punto de rocío	5 °C.

Las condiciones meteorológicas no eran limitativas para la operación.

1.8. Ayudas para la navegación

No aplicable.

1.9. Comunicaciones

No aplicable.

1.10. Información de aeródromo

El aeródromo de Casarrubios es un aeródromo restringido y de titularidad privada ubicado en la provincia de Toledo.

Las coordenadas del punto de referencia de aeródromo son 40° 14' 06" N, 04° 01' 35" W, con una elevación de 2050 ft.

El aeródromo dispone de una pista de asfalto con designación 08 – 26 de 950 metros de largo y de 26 metros de ancho. El umbral de la pista 08 está desplazado 400 metros.

1.11. Registradores de vuelo

Se desconoce si la aeronave estaba equipada con algún elemento que pudiera haber registrado datos del vuelo.

1.12. Información sobre los restos de la aeronave

Tras el accidente, la aeronave fue remolcada a un hangar del aeródromo de Casarrubios.

No se pudo llevar a cabo la inspección de la aeronave accidentada debido a que no se obtuvo la colaboración necesaria por parte del piloto.

Tiempo después, al solicitar información al personal del aeródromo en relación con la aeronave accidentada, informaron de que no les constaba que la aeronave se encontrara en sus instalaciones.

Se dispone de varias fotografías de la aeronave accidentada, las cuales fueron proporcionadas por el piloto. En estas fotografías se puede advertir la pata izquierda del tren principal de aterrizaje colapsada y un daño en el plano izquierdo, que, según indicó el piloto, fue consecuencia del remolcado de la aeronave al hangar:



Figura 1: Aeronave accidentada tras su remolcado al hangar.



Figura 2: Detalle de los daños en el tren y en el plano.

1.13. Información médica y patológica

No se dispone de evidencias acerca de que la actuación del piloto se haya visto afectada por factores fisiológicos o incapacitantes.

1.14. Incendio

No se encontraron rastros de incendio en vuelo o después del impacto.

1.15. Aspectos relativos a la supervivencia

No aplicable.

1.16. Ensayos e investigaciones especiales

Debido a que no se tuvo acceso a la aeronave accidentada, no fue posible realizar ningún tipo de ensayo ni de inspección de componentes.

1.17. Información organizativa y de dirección

No aplicable.

1.18. Información adicional

No aplicable.

1.19. Técnicas de investigación especiales

No aplicable.

2. ANALISIS

La falta de colaboración prestada a la investigación por parte del piloto no ha permitido llevar a cabo un análisis que permita determinar las causas del accidente.

3. CONCLUSIÓN

3.1. Constataciones

- No consta en la base de datos de AESA que la persona que operaba la aeronave estuviera en posesión de título o licencia para volar la aeronave.
- La aeronave no disponía de certificado de matrícula porque AESA lo había dado de baja de oficio.
- La aeronave no tenía el certificado de aeronavegabilidad en vigor.

3.2. Causas / Factores contribuyentes

La investigación no ha podido determinar la causa del accidente porque no se ha dispuesto de suficiente información, debido a la falta de colaboración, obstaculizando la investigación por parte del piloto de la aeronave.

4. RECOMENDACIONES

No se han emitido recomendaciones de seguridad.