

# CIAIAC

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN  
DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES DE  
AVIACIÓN CIVIL

## Declaración provisional A-003/2013

Accidente ocurrido a la aeronave  
Piper PA-34-200T, matrícula EC-HUY,  
el día 23 de febrero de 2013, en el  
aeródromo de Casarrubios (Toledo)



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Declaración provisional

## A-003/2013

---

**Accidente ocurrido a la aeronave Piper PA-34-200T,  
matrícula EC-HUY, el día 23 de febrero de 2013,  
en el aeródromo de Casarrubios (Toledo)**



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN  
DE ACCIDENTES E INCIDENTES  
DE AVIACIÓN CIVIL

Edita: Centro de Publicaciones  
Secretaría General Técnica  
Ministerio de Fomento ©

NIPO: 161-14-010-0

---

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

Tel.: +34 91 597 89 63  
Fax: +34 91 463 55 35

E-mail: [ciaiac@fomento.es](mailto:ciaiac@fomento.es)  
<http://www.ciaiac.es>

C/ Fruela, 6  
28011 Madrid (España)

## **Nota importante**

El presente documento constituye la declaración provisional contemplada en el artículo 16.7 del Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, así como en el párrafo 6.6 del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional. La declaración recoge los pormenores del progreso de la investigación y las cuestiones de seguridad operacional más importantes que se han suscitado hasta el momento. La información que se aporta es susceptible de poder variarse a medida que la investigación avance.

De conformidad con lo señalado en Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo y en el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, la investigación tiene carácter exclusivamente técnico, sin que se haya dirigido a la determinación ni establecimiento de culpa o responsabilidad alguna. La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objeto fundamental que la prevención de los futuros accidentes.

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

### Abreviaturas

°	Grado/s
CPL(A)	Licencia de piloto comercial de avión ("Commercial Pilot Licence")
H/h	Hora/s
IR(A)	Habilitación de vuelo instrumental de avión ("Instrumental Rating (Airplane)")
Kt	Nudos
m	Metro/s
MEP(Land)	Habilitación de multi-motor ("Multiple Engine Piston")

**RESUMEN DE DATOS****LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Sábado, 23 de febrero de 2013, a las 15:43 hora local</b>
Lugar	<b>Aeródromo de Casarrubios (Toledo)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-HUY</b>
Tipo y modelo	<b>Piper PA-34-200T</b>
Operador	<b>Privado</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>Continental L TSIO-360 EB</b>
Número	<b>2</b>

**TRIPULACIÓN**

Piloto al mando

Edad	<b>22</b>	<b>48</b>
Licencia	<b>CPL(A)</b>	<b>CPL(A)</b>
Total horas de vuelo	<b>159</b>	<b>4.000</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>21</b>	<b>500</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves / ilesos
Tripulación			<b>2</b>
Pasajeros			
Otras personas			

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Importantes</b>
Otros daños	<b>No</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Aviación General - Vuelo de instrucción - Verificación</b>
Fase de vuelo	<b>Aterrizaje - Carrera de aterrizaje</b>

**DECLARACIÓN PROVISIONAL**

Fecha de aprobación	<b>27 de enero de 2014</b>
---------------------	----------------------------





## 1. RESUMEN DE LOS HECHOS

El día 23 de febrero de 2013 la aeronave Piper PA-34-200T, matrícula EC-HUY, despegó del aeródromo de Cuatro Vientos (Madrid) al objeto de realizar un vuelo local, para este propósito se presentó un plan de vuelo visual.

La tripulación de la aeronave estaba compuesta por un piloto y un piloto verificador ya que el objeto del vuelo era la verificación de competencia del piloto que iba a revalidar las habilitaciones de multi-motor MEP(land) y de vuelo instrumental IR(A).

Después de despegar la aeronave se dirigió al aeródromo de Casarrubios (Toledo) donde realizaron, en primer lugar, una toma y despegue. A continuación, realizó otro circuito de aeródromo para aterrizar por la pista 08. Tras la toma de contacto, la aeronave se fue desviando progresivamente hacia la izquierda, sin que ninguno de los tripulantes pudiera evitarlo, a pesar de la actuación realizada sobre los mandos de vuelo, motores y frenos. Finalmente y después de recorrer 420 m aproximadamente, la aeronave se salió de la pista por el borde izquierdo hacia la franja, donde se detuvo.

La aeronave sufrió la rotura del tren de aterrizaje y el impacto de la hélice del motor izquierdo contra el terreno, junto a otros desperfectos en el fuselaje.

La información meteorológica en el entorno del aeródromo indicaba que la dirección del viento era de entorno a 30° y su velocidad de 8 kt.

La tripulación resultó ilesa y pudo abandonar la aeronave por sus propios medios.

## 2. INVESTIGACIÓN REALIZADA

Se ha llevado a cabo una inspección del tren de aterrizaje de la aeronave y el estudio de la distancia de aterrizaje para la aeronave en las condiciones en que operaba. Asimismo, se ha comprobado que la aeronave era mantenida de acuerdo al manual de mantenimiento aprobado y que, desde la última revisión realizada (50 h y 100 h), donde se sustituyeron las pastillas del sistema de frenado, habían transcurrido 42 h de vuelo.

El estudio de los datos obtenidos de la inspección del tren de aterrizaje sugiere que éste sufrió la rotura del sistema de sujeción de la pata izquierda del tren principal a la estructura de la aeronave, debido a una toma con una importante velocidad vertical. A continuación, debido a las desalineación de la pata, se produjo el desgaste irregular del neumático y la falta de eficacia en la frenada impidió su control durante la rodadura del último aterrizaje

### **3. SITUACIÓN ACTUAL**

Al término de la investigación se publicará un informe final.