

**RESUMEN DE DATOS****LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Lunes, 4 de junio de 2001; 12:30 horas</b>
Lugar	<b>Aeród. Robledillo de Mohernando (Guadalajara)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-GXH</b>
Tipo y modelo	<b>PIPER PA-36-300</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>LYCOMING IO-540-K1G5</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN****Piloto al mando**

Edad	<b>34 años</b>
Licencia	<b>Piloto comercial de avión</b>
Total horas de vuelo	<b>3.700 horas</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>900 horas</b>

**LESIONES**

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

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Pata izquierda del tren principal y hélice</b>
Otros daños	<b>Ninguno</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Aviación general – Diversos – Ensayos</b>
Fase del vuelo	<b>Recorrido de despegue</b>

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1. Descripción del suceso

El piloto accedió a la aeronave con intención de realizar varias pruebas funcionales.

Arrancó el motor y, una vez que verificó que los instrumentos indicaban que todos los parámetros se encontraban correctos, comenzó a rodar por la plataforma del aeródromo de Robledillo de Mohernando (Guadalajara).

A continuación se dirigió a la pista de vuelo para llevar a cabo en ella varias carreras, consistentes en acelerar la aeronave y luego frenarla, sin irse al aire, durante las cuales tenía previsto comprobar el funcionamiento del motor y los mandos de vuelo.

Durante la segunda carrera, la aeronave se desvió hacia la derecha y acabó saliéndose de la pista por ese lado, continuando su rodaje por la franja, durante el que se produjo la rotura de la pata izquierda del tren principal de aterrizaje, deteniéndose la aeronave unos pocos metros después.



Foto 1. Vista general de la aeronave

### 1.2. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió daños en la pata izquierda del tren principal de aterrizaje y en la hélice.

### 1.3. Otros daños

No hubo más daños.

#### 1.4. Información sobre la tripulación

El piloto contaba con una licencia de piloto comercial de avión y habilitación de vuelo en condiciones instrumentales. Su experiencia de vuelo alcanzaba las 3.700 horas, de las cuales alrededor de 900 son en este tipo de aeronave.

#### 1.5. Declaración del piloto

En su declaración el piloto manifestó que el motivo por el que quería realizar las carreras era comprobar los parámetros de motor y el funcionamiento de los mandos de vuelo.

Durante la primera carrera por la pista observó que la aeronave tendía a desviarse hacia la izquierda y además tuvo la impresión de que podría haber una pérdida de líquido por el pedal izquierdo del freno, ya que tenía que dar varias emboladas para que frenase la rueda de ese lado, llegando en algunas ocasiones a no frenar.

Continuó indicando que en la segunda carrera, se reprodujeron los mismos hechos, por lo que decidió cortar los gases y reducir la velocidad, para lo cual actuó sobre ambos pedales del freno. En ese momento la aeronave se desvió hacia la derecha y se salió de la pista. Inmediatamente después cortó el motor, magnetos y abanderó la hélice. Poco después percibió un golpe en la zona de la pata izquierda del tren de aterrizaje, deteniéndose la aeronave poco después.



Foto 2. Detalle del estado corrosión de la aeronave

## 1.6. Inspección de la aeronave

Se desmontaron diversos elementos de la aeronave con objeto de dejar al descubierto la zona de la unión de la pata izquierda a la estructura del ala, ya que fue en esta zona donde se produjo la rotura, observando que tanto la propia pata como toda la estructura que quedaba a la vista, presentaban un fuerte estado de corrosión.

Asimismo, se llevó a cabo una inspección de la cabina de la aeronave en la que se detectó que la palanca de mando con la que se actúa sobre el timón de profundidad y los alerones tenía puesto el dispositivo de bloqueo, el cual, había sido roto en parte.

Dicho dispositivo consiste en una chapa de forma de triangular, que está unida por uno de sus lados a la estructura de la aeronave en la parte baja del panel de instrumentos. El vértice opuesto a ese lado tiene un alojamiento en el que si se introduce un tetón que a tal efecto tiene la palanca deja a ésta bloqueada. La finalidad de este dispositivo es impedir que el viento pueda mover el timón de profundidad y los alerones mientras la aeronave esta estacionada.

## 2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

### 2.1. Análisis

La franja de la pista del aeródromo de Robledillo de Mohernando se encontraba libre de obstáculos, presentando un estado aceptable en cuanto a su nivelación, aunque con algunas pequeñas irregularidades.

El hecho de que el mecanismo de bloqueo de la palanca de control del timón de profundidad y alerones no hubiese sido retirado, evidencia que el piloto no chequeó la libertad de este mando antes de comenzar a rodar, ni durante la primera carrera que realizó.

Por otra parte, la rotura que presentaba este mecanismo, probablemente fue hecha por el piloto al intentar desbloquearlo durante la última carrera.

La rotura de la pata fue causada por dos factores. De un lado las cargas producidas por las irregularidades presentes en la franja de pista durante el rodaje de la aeronave por esta zona; y de otro lado la reducción de la resistencia de este elemento como consecuencia de la corrosión que presentaba.

### 2.2. Conclusiones

A la vista de lo anterior, se estima que el piloto perdió el control de la aeronave al no poder hacer uso de la palanca de mando de timón de profundidad y alerones, debido a que no había retirado el mecanismo de bloqueo.