

**RESUMEN DE DATOS**

**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Sábado, 6 de octubre de 2001; 10:42 horas</b>
Lugar	<b>Aeropuerto de Sevilla (Sevilla)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-CUR</b>
Tipo y modelo	<b>PIPER PA-28R-200</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>TEXTON LYCOMING O-360-C1C</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN**

**Piloto al mando**

Edad	<b>22 años</b>
Licencia	<b>Piloto comercial de avión</b>
Total horas de vuelo	<b>500 horas</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>50 horas</b>

**LESIONES**

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

**DAÑOS**

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

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Aviación general – Instrucción – Otros</b>
Fase del vuelo	<b>Aterrizaje</b>

## 1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

El día 6 de octubre de 2001 la aeronave Piper PA-28-200, matrícula EC-CUR, despegó del Aeródromo de La Juliana con destino al Aeropuerto de Sevilla situado a 24 km del primero. El vuelo era realizado por un instructor de una escuela de enseñanza que debía trasladar la aeronave en vacío hasta la base de la citada escuela.

El plan de vuelo presentado por el piloto indicaba un tiempo de vuelo estimado de 30 minutos y que se realizaría bajo las reglas de vuelo visual.

A la llegada al aeropuerto de destino la aeronave fue autorizada a realizar una aproximación por la izquierda a la pista 27. Cuando se produjo la toma de contacto, el piloto advirtió que la hélice tocó en el suelo y a continuación el fuselaje. Después del incidente manifestó haber realizado el procedimiento normal de aterrizaje. La aeronave terminó deteniéndose a 1.120 m del umbral. Tras declarar emergencia a torre de control, el piloto procedió a abandonar la aeronave.

El servicio de extinción de incendios asistió a la aeronave y procedió a su retirada fuera de la pista.

El tripulante resultó ileso.

Durante el desplazamiento por la pista la aeronave estuvo apoyada sobre la compuerta del tren de morro, los extremos de los flaps y el estribo de acceso a la cabina. Además, las puntas de las palas resultaron dobladas hacia el intradós.

## 2. CONCLUSIONES

Según las circunstancias señaladas, la causa más probable del incidente fue que no se completara correctamente la lista de comprobación que el procedimiento de aterrizaje lleva aparejada, pasando involuntariamente por alto el apartado referido a la verificación del tren de aterrizaje.