

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Martes, 27 de noviembre de 2001; 15:15 horas
Lugar	Aeródromo de Casarrubios del Monte (Toledo)

AERONAVE

Matrícula	EC-GLA
Tipo y modelo	PIPER PA-23-250

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING IO-540-C4B5
Número	2

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	24 años
Licencia	Piloto comercial de avión; instructor
Total horas de vuelo	1.075 horas
Horas de vuelo en el tipo	175 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			2
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Menores
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Instrucción – Doble mando
Fase del vuelo	Aterrizaje – Carrera de aterrizaje

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

La aeronave se encontraba realizando tomas y despegues en el aeródromo de Casarrubios del Monte (Toledo) como parte de un vuelo de entrenamiento. A bordo se encontraban un alumno piloto y un instructor. En una de las tomas la aeronave rozó el suelo con ambas hélices.

Los dos ocupantes resultaron ilesos y abandonaron la aeronave por sus propios medios.

La aeronave sufrió daños en las hélices y en flap y estribo derecho.

De la declaración del instructor se obtiene la siguiente información:

Se encontraban situados en viento en cola de la pista 08 cuando procedieron a leer la lista de chequeo correspondiente a «Antes de aterrizaje». Al pasar sobre la vertical de la cabecera 08 seleccionaron 1/4 de flap y al ir a bajar el tren observaron un tráfico muy próximo a ellos que no pertenecía al circuito. El instructor se hizo con los mandos de la aeronave, viró inmediatamente a base para evitar ese tráfico y al mismo tiempo seleccionó «full flap». Cuando se encontraba efectuando la recogida, una aeronave que se encontraba en el punto de espera para el despegue, les hizo indicaciones de que el tren no se hallaba extendido. Según el instructor, no habían percibido a bordo señal previa de no llevar el tren abajo. Inmediatamente el piloto actuó los mandos para subir el morro de la aeronave e incrementó la potencia del motor suavemente. En ese momento escuchó un ruido metálico por la derecha y supuso que la hélice del motor derecho había tocado el suelo. Verificó que los parámetros de los motores estaban en valores correctos y no apreció ninguna vibración anormal, tras lo cual decidió declarar emergencia y aterrizar por la pista 26, para lo cual realizó un giro de 180 grados y bajó el tren.

2. CONCLUSIONES

Dado que el tren se extendió correctamente en la toma definitiva en la pista 26, se puede establecer que la causa más probable del incidente fue que no se había actuado sobre el mando del tren para ordenar su extensión en la maniobra de aterrizaje previa por la pista 08.