

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Declaración provisional A-013/2013

Accidente ocurrido el día 21 de mayo de 2013 a la aeronave Piper PA 28RT-201T, matrícula EC-KQL, operada por FLYBAI, en el Aeropuerto de Bilbao



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

A-013/2013

Accidente ocurrido el día 21 de mayo de 2013 a la aeronave Piper PA 28RT-201T, matrícula EC-KQL, operada por FLYBAI, en el Aeropuerto de Bilbao



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: 161-14-082-4

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
<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

AESA	Spanish National Aviation Safety Agency
CPL	Commercial Pilot License
h	Hours

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Martes, 21 de mayo de 2013; 09:50 horas locales¹
Lugar	Aeropuerto de Bilbao

AERONAVE

Matrícula	EC-KQL
Tipo y modelo	Piper PA 28RT-201T
Explotador	FLYBAI

MOTORES

Tipo y modelo	Continental TSIO-360-FB
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	28 años
Licencia	CPL (A)
Total horas de vuelo	1.500 horas
Horas de vuelo en el tipo	520 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			1
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Menores
Otros daños	Una baliza de borde de pista

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general - Otros - Demostración
Fase de vuelo	Aproximación - Carrera de aterrizaje

INFORME

Fecha de aprobación	28 de mayo de 2014
---------------------	---------------------------

¹ Todas las horas de este informe son locales.

1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

El martes 21 de mayo de 2013 la aeronave PA-28RT-201T, matrícula EC-KQL, despegó del aeropuerto de Bilbao a las 9:15 h para realizar un vuelo visual local, de una hora de duración, en el que se pretendía renovar su certificado de aeronavegabilidad. A bordo iban el piloto y un inspector de AESA² para realizar las tareas necesarias conducentes a la citada renovación.

Tras el despegue la aeronave se dirigió a un área en la que se realizaron las distintas maniobras necesarias para la renovación del certificado de aeronavegabilidad. Una vez completadas las maniobras la aeronave regresó al aeropuerto para el aterrizaje.

Una vez establecidos en circuito de tráfico, el piloto vio que la luz verde del tren principal derecho, que confirma que la pata ha bajado y bloqueado, no se había encendido. El piloto pidió realizar una pasada sobre la pista para que desde torre le confirmaran que las tres patas del tren de aterrizaje estaban abajo. Tanto la torre como otro tráfico que estaba en tierra confirmaron que parecía que las tres patas del tren de aterrizaje estaban abajo.

El piloto subió el tren de aterrizaje, se incorporó de nuevo en circuito de tráfico y se estableció de nuevo en final con solo dos luces verdes que indicaban que tanto la pata de morro como la del tren principal izquierdo estaban abajo y bloqueadas. La torre de Bilbao les confirmó que el tren estaba abajo, aunque no podían asegurar que bloqueado, y les autorizó a aterrizar.

La aeronave aterrizó por la pista 28 a las 9:50 h. En el momento de la toma la pata del tren principal derecho se plegó y la aeronave tocó con la punta del semiala derecho la pista. Fue arrastrando el plano sobre la pista y quedó detenida sobre la misma apoyada sobre el semiala derecho y el estribo que permite el acceso a la aeronave.

El piloto procedió a parar el motor y a desconectar el sistema eléctrico, tras lo cual los dos ocupantes de la aeronave abandonaron la misma por su propio pie sin ningún tipo de lesiones.

La aeronave resultó con daños en el plano derecho, fuselaje y pata derecha del tren de aterrizaje. Una baliza de borde de pista resultó rota por el impacto del plano derecho en su arrastre.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado principalmente en averiguar las causas por las que el tren de aterrizaje no se desplegó y blocó abajo.

² Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Asimismo, también se ha investigado y analizado el mantenimiento efectuado a la aeronave, y las acciones llevadas a cabo por el piloto tras no tener certeza del bloqueo abajo del tren de aterrizaje.

2. PRÓXIMAS ACCIONES

La investigación está finalizada y el borrador de informe final será publicado tan pronto como el Pleno lo autorice.