

INFORME TÉCNICO

A-008/2022

Accidente ocurrido a la aeronave CESSNA FA 150K, matrícula D-EATU, el 16 de febrero de 2022 en Las Cabezas de San Juan (Sevilla)

El presente informe no constituye la edición en formato imprenta, por lo que puntualmente podrá incluir errores de menor entidad y tipográficos, aunque no en su contenido. Una vez que se disponga del informe maquetado y del Número de Identificación de las Publicaciones Oficiales (NIPO), se procederá a la sustitución del avance del informe final por el informe maquetado.

ADVERTENCIA

El presente informe es un documento técnico que refleja el punto de vista de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil en relación con las circunstancias en que se produjo el evento objeto de la investigación, con sus causas probables y con sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el art. 5.4.1 del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional; y según lo dispuesto en los arts. 5.6 del Reglamento (UE) nº 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010; el art.15 de la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea; y los arts. 1 y 21.2 del R.D. 389/1998, esta investigación tiene carácter exclusivamente técnico y se realiza con la finalidad de prevenir futuros accidentes e incidentes de aviación mediante la formulación, si procede, de recomendaciones que eviten su repetición. No se dirige a la determinación ni al establecimiento de culpa o responsabilidad alguna, ni prejuzga la decisión que se pueda tomar en el ámbito judicial. Por consiguiente, y de acuerdo con las normas señaladas anteriormente la investigación ha sido efectuada a través de procedimientos que no necesariamente se someten a las garantías y derechos por los que deben regirse las pruebas en un proceso judicial.

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

ÍNDICE

ADVERTENCIA.....	i
ABREVIATURAS	v
1.- INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	1
1.1.- Reseña del accidente.....	1
1.2.- Lesiones a personas.....	1
1.3.- Daños sufridos por la aeronave.....	2
1.4.- Otros daños	2
1.5.- Información sobre el personal	2
1.6.- Información sobre la aeronave	3
1.7.- Información meteorológica	3
1.8.- Ayudas para la navegación	5
1.9.- Comunicaciones	5
1.10.- Información de aeródromo.....	5
1.11.- Registradores de vuelo	5
1.12.- Información sobre los restos de la aeronave	5
1.13.- Información médica y patológica	6
1.14.- Incendio	6
1.15.- Aspectos relativos a la supervivencia	6
1.16.- Ensayos e investigaciones	7
1.16.1 Inspección de la aeronave.....	7
1.16.2 Información radar del vuelo	8
1.16.3 Velocidad respecto a tierra de la aeronave.....	10
1.16.4 Vídeo aportado por testigos.....	11
1.17.- Información organizativa y de dirección.....	11
1.18.- Información adicional	12

1.19.- Técnicas de investigación especiales.....	12
2.- ANÁLISIS.....	12
3.- CONCLUSIONES	13
3.1.- Constataciones	13
3.2.- Causas/Factores contribuyentes.....	14
4.- RECOMENDACIONES	14

ABREVIATURAS

ACC	Centro de Control de Área
ARC	Certificado de revisión de la aeronavegabilidad
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
ATO	Organización de Entrenamiento Aprobada
ATC	Control de tráfico aéreo
CPL(A)	Licencia de piloto comercial de avión
CRS	Certificado de puesta en servicio
CTR	Zona de control
EASA	Agencia Europea de Seguridad Aérea
ft	Pie
GS	Velocidad respecto a tierra
h	Hora
HL	Hora Local
kg	Kilogramo
kt	Nudos
LEJR	Código OACI aeropuerto de Jerez
m	Metro
METAR	Informe meteorológico de aeródromo
mph	Millas por hora
N	Norte
PPL(A)	Licencia de piloto privado de avión
QNH	Reglaje de la subescala del altímetro para obtener la elevación estando en tierra (reglaje de precisión para indicar la elevación por encima del nivel medio del mar)
s	Segundo
SEP(land)	Habilitación de avión monomotor de pistón terrestre
TWR	Torre
UE	Unión Europea
UTC	Tiempo universal coordinado
VFR	Reglas de vuelo visual

Informe técnico

A-008/2022

Propietario:	FIS ATO EUROPE, S.L.
Operador:	Fly-in-Spain
Aeronave:	CESSNA FA 150K, matrícula D-EATU
Fecha y hora del accidente:	16 de febrero de 2022; 12:07 HL ¹
Lugar del accidente:	Término municipal de Las Cabezas de San Juan (Sevilla)
Personas a bordo:	1 alumno, fallecido
Tipo de vuelo:	Aviación general – vuelo de instrucción - solo
Fase de vuelo:	Ruta
Reglas de vuelo	VFR
Fecha de aprobación:	27 Julio 2022

Sinopsis

Resumen:

El miércoles 16 de febrero de 2022 la aeronave CESSNA FA 150K, matrícula D-EATU, sufrió un accidente en el término municipal de Las Cabezas de San Juan (Sevilla).

La aeronave había despegado del aeropuerto de Jerez con un único ocupante a bordo, para realizar un vuelo de instrucción con destino el mismo aeropuerto. Aproximadamente a las 12:07 h, la misma impactó contra el terreno en una finca al norte del aeropuerto. El único ocupante a bordo falleció. La aeronave sufrió daños importantes.

La investigación ha determinado que la causa del accidente fue la pérdida de control de la aeronave por entrada en pérdida, dando lugar a un descenso en barrena de la misma y al impacto contra el terreno.

.

¹ La referencia horaria utilizada en este informe es la hora local. La hora UTC es la hora local-1

1.- INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1.- Reseña del accidente

El miércoles 16 de febrero de 2022 a las 12:07 h, la aeronave CESSNA FA 150K, matrícula D-EATU, sufrió un accidente en el término municipal de Las Cabezas de San Juan (Sevilla).

La aeronave había despegado por la pista 02 del aeropuerto de Jerez a las 11:08 h con un alumno-piloto como único ocupante, con objeto de realizar un vuelo de navegación local de 2 h de duración. El alumno tenía programada para el día siguiente la verificación de competencia para la renovación de la habilitación SEP(land) de su licencia PPL(A), caducada el 28/02/21.

Durante el vuelo el piloto se encontraba en contacto con Sevilla ACC. En la información radar proporcionada por ENAIRE se aprecia como, a lo largo del vuelo, la aeronave desciende por debajo de cobertura radar hasta en cuatro ocasiones y se realizan de manera continuada virajes. A las 12:07:23 h el radar deja de mostrar información de altitud del tráfico, y poco después se pierde de manera definitiva la traza.

El instructor de la escuela que monitorizaba las comunicaciones indicó que, tras escuchar al control de tráfico aéreo tratando de contactar con la aeronave, llamó por teléfono móvil al alumno, sin resultado.

Testigos presentes en una finca agrícola a 35 km al norte del aeropuerto, observaron como la aeronave descendía rotando hacia la izquierda en una actitud próxima a la vertical, hasta impactar con el terreno. Señalaron igualmente como pudieron escuchar el motor funcionar en todo momento, y como al aproximarse al suelo la aeronave reducía su velocidad de manera significativa.

Como consecuencia del accidente falleció el único ocupante a bordo.

1.2.- Lesiones a personas

<i>Lesiones</i>	<i>Tripulación</i>	<i>Pasajeros</i>	<i>Total en la aeronave</i>	<i>Otros</i>
Muertos	1			
Lesionados graves				
Lesionados leves				
Ilesos				
TOTAL	1			

1.3.- Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió daños que afectaron a fuselaje, planos, hélice y tren de aterrizaje.

1.4.- Otros daños

No se produjeron otros daños.

1.5.- Información sobre el personal

El piloto, de 26 años, contaba con licencia PPL(A) emitida por la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido el 17/01/2017, y habilitación SEP(land) revalidada por última vez el 12/02/19 con validez hasta el 28/02/21. Contaba asimismo con certificado médico Clase 1 válido hasta el 13/07/22.

De acuerdo con la información proporcionada tenía 70 h de experiencia en el momento del accidente, y se encontraba recibiendo instrucción con objeto de renovar la habilitación SEP(land) caducada, así como para llevar a cabo posteriormente la conversión de licencia nacional PPL(A) del Reino Unido a licencia conforme a requisitos EASA. El curso para obtención de la licencia PPL(A) había sido realizado en la misma escuela. Se había especificado igualmente por contrato la realización posterior de 63 h de vuelo, con objeto de acumular tiempo para obtención de la licencia CPL(A).

El libro de vuelo personal del piloto indica que había permanecido sin volar desde el 14/02/19 hasta el 31/01/22, en que se comenzaron a realizar los referidos vuelos de instrucción. Tras iniciar dichos vuelos y hasta el momento del accidente se habían realizado 19.1 h de instrucción, de las cuales 12.5 h fueron de vuelo con instructor, 5.6 h de vuelo solo y 1 h de formación en tierra.

El piloto había completado las 5.6 h de vuelo solo en 1 vuelo realizado el día 14 y 2 vuelos realizados el día 15 de febrero, todos ellos en la aeronave D-EATU. La verificación de competencia para la renovación de la habilitación SEP(land) estaba prevista para el día siguiente al del accidente (17/02/22).

El instructor asignado indicó que, durante la instrucción previa, se había practicado la recuperación de pérdidas tanto en aeronaves Cessna 172 como Cessna 150.

Se consultó a EASA en relación con la realización de un vuelo solo con la habilitación SEP pendiente de renovación, indicando la misma que, al encontrarse el piloto realizando entrenamiento en una ATO bajo supervisión de un instructor, no existen objeciones a dicho vuelo.

1.6.- Información sobre la aeronave

La aeronave CESSNA FA 150K, de matrícula D-EATU, es una aeronave de masa en vacío 447 kg y máxima al despegue 726 kg. Fue fabricada en 1970, su número de serie es 0029 y contaba con certificado de aeronavegabilidad N° 44652 emitido por la Oficina Federal de Aviación Civil de Alemania el 14 de diciembre de 2020. Fue inscrita en el Registro de Matrícula de Aeronaves de la República Federal Alemana el 20 de diciembre de 2020, procedente del Reino Unido. Estaba equipada con un motor modelo CONTINENTAL O-200 y hélice bipala de metal.

El último ARC había sido emitido el 10 de enero de 2022 con validez por 1 año. En el momento del accidente contaba con 10630.5 h de vuelo.

El CRS correspondiente a la última revisión de 50 h fue emitido el 30/11/21, contando la aeronave en ese momento con 10612 h de vuelo.

El comprobante del último repostaje indica que el mismo se hizo el día del accidente, cargándose en los depósitos 10.2 gal de combustible.

De acuerdo con el Manual de Vuelo, las velocidades de entrada en pérdida de la aeronave son de 55 mph con flaps arriba (48 kt), y de 48 mph con flaps abajo (42 kt).

1.7.- Información meteorológica

Los METAR correspondientes al aeropuerto de Jerez en el entorno horario en que se produjo el accidente son:

SA 16/02/2022 11:30 METAR LEJR 161130Z 35010KT CAVOK 15/05 Q1032=

METAR de Jerez del día 16 a las 11:30 UTC. Viento de 350° de dirección con una intensidad de 10 kt. Visibilidad de 10 km ó más. Ausencia de nubes por debajo de la altura de referencia CAVOK, y ausencia de cumulonimbus (CB) y cúmulos en forma de torre (TCU). Ningún fenómeno de tiempo significativo. Temperatura 15°C, punto de rocío 5°C el QNH 1032 hPa.

SA 16/02/2022 11:00 METAR LEJR 161100Z 35011KT 320V020 CAVOK 14/04 Q1032=

METAR de Jerez del día 16 a las 11:00 UTC. Viento de 350° de dirección con una intensidad de 11 kt. La dirección del viento es variable de 320° a 020°. Visibilidad de 10 km ó más. Ausencia de nubes por debajo de la altura de referencia CAVOK, y ausencia de cumulonimbus (CB) y cúmulos en forma de torre (TCU). Ningún fenómeno de tiempo significativo. Temperatura 14°C, punto de rocío 4°C el QNH 1032 hPa.

En las Figuras 1 y 2 se adjuntan los mapas con previsiones de viento a las 12:00 UTC para niveles FL020 y FL50 respectivamente. Se indica de forma aproximada la zona del accidente en color rojo.

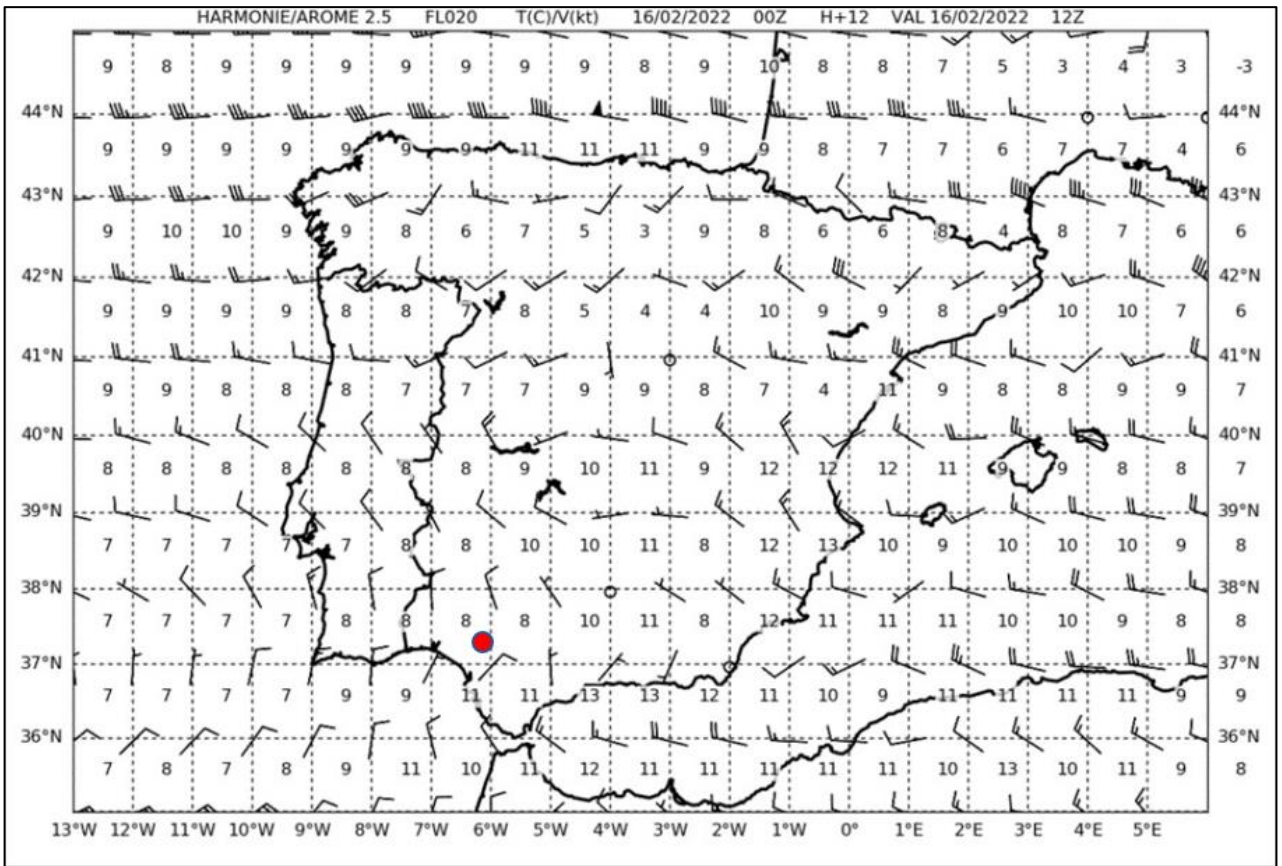


Figura 1. Mapa de vientos FL020

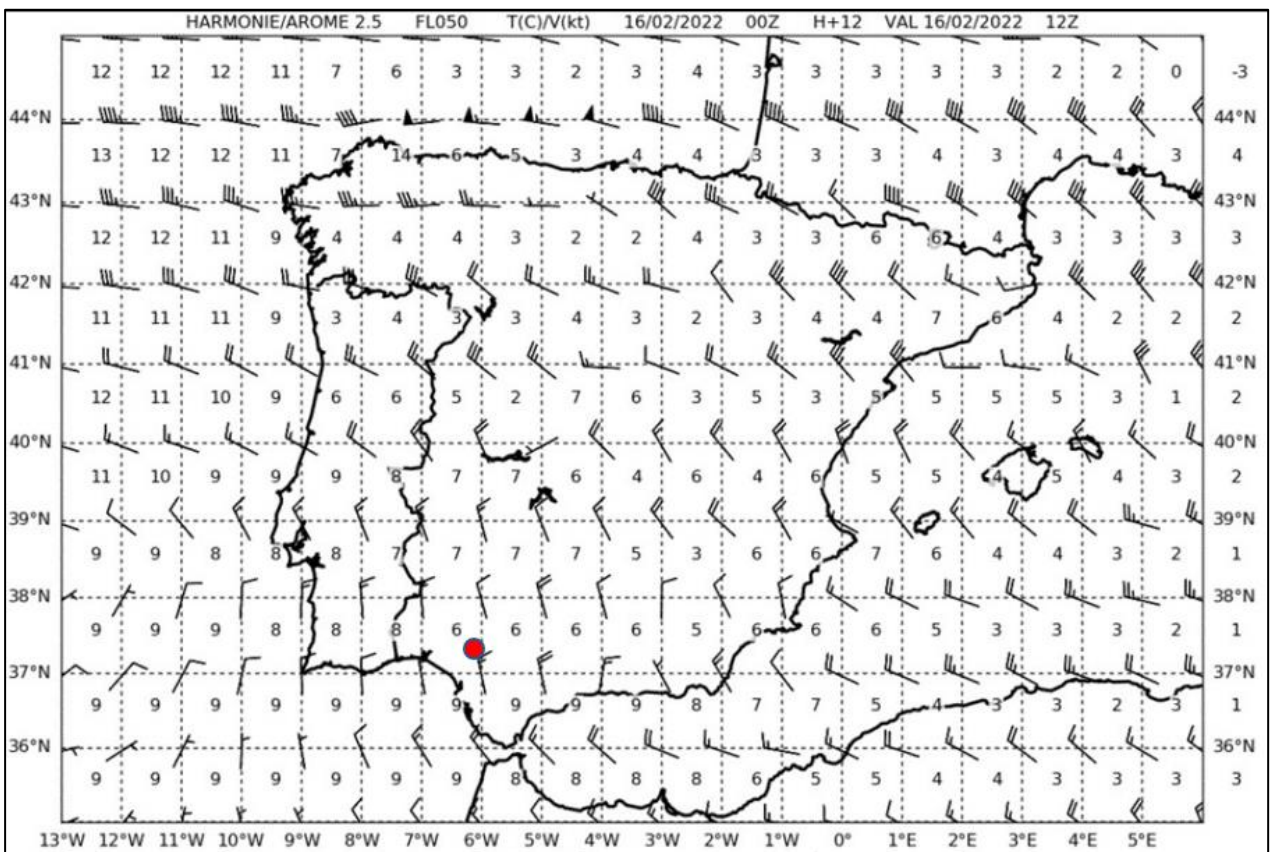


Figura 2. Mapa de vientos FL050

1.8.- Ayudas para la navegación

No aplicable. El vuelo se realizaba bajo las reglas de vuelo visual.

1.9.- Comunicaciones

De acuerdo con la información facilitada no hubo comunicaciones relevantes antes del accidente.

1.10.- Información de aeródromo

El aeropuerto de Jerez (LEJR) se encuentra a 8 km al noreste de la ciudad de Jerez. Tiene una elevación de 93 ft, y cuenta con una pista de asfalto de dimensiones 2300x45 m y orientación 02/20. Las comunicaciones con torre se realizan en la frecuencia 118.550 MHz. Una vez que la aeronave libra el CTR establecerá comunicaciones con Aproximación en la frecuencia 128.500 MHz.

1.11.- Registradores de vuelo

La aeronave no estaba equipada con un registrador de datos de vuelo o registrador de voz en el puesto de pilotaje, por no exigirlo la reglamentación aeronáutica pertinente.

1.12.- Información sobre los restos de la aeronave

La aeronave fue localizada en una finca agrícola situada a unos 35 km al norte del aeropuerto de Jerez.



Figura 3. Aeronave en el lugar del accidente

En la imagen de la Figura 3 puede verse la posición final de la misma.

1.13.- Información médica y patológica

De acuerdo con la información proporcionada a partir de la autopsia realizada, no hay constancia de que factores fisiológicos o cualquier patología pudiesen haber afectado la actuación del único ocupante a bordo, el cual falleció debido a las heridas sufridas en el accidente.

1.14.- Incendio

No se produjo incendio en la aeronave o en el entorno.

1.15.- Aspectos relativos a la supervivencia

La aeronave se encontraba en contacto radar con el Centro de Control de Sevilla (LECS), el cual comunicó a las 12:20 h a LEJR TWR que había perdido la traza radar de esta. Tras repetidos intentos de contactar con el tráfico se recibió señal de la baliza de emergencia instalada en el mismo, y posteriormente acudió un helicóptero de emergencia al lugar del accidente, tras haberse recibido llamada al 112 informando del accidente.

No se observaron anomalías en los atalajes y sistemas de retención en cabina. El habitáculo sufrió deformaciones, debido a los daños producidos en el fuselaje por el impacto con el terreno.

1.16.- Ensayos e investigaciones

1.16.1 Inspección de la aeronave

La aeronave fue inspeccionada en el lugar del accidente y transportada al aeródromo de Trebujena, en el que fue examinada posteriormente con ayuda de asistencia técnica.

Se observó que el husillo de movimiento del flap, situado en el semiplano derecho y accionado por un motor eléctrico, estaba en posición de flap arriba. El flap izquierdo, accionado por medio de cables y poleas, se encontraba extendido a consecuencia del impacto. Ambos planos se habían doblado hacia abajo por el impacto vertical sufrido con el terreno, habiéndose roto el semiplano derecho en el encastre.



Figura 4. Daños en aeronave

En las imágenes de la Figura 4 puede verse el estado de la aeronave, con ambos semiplanos deformados por el impacto.

Se comprobó que existía continuidad de los cables de mando del timón de dirección. Había igualmente continuidad de los cables del timón de profundidad desde el conjunto de cola hasta cabina, aunque no pudo verificarse la continuidad en la parte de la columna de control, al encontrarse esta dañada por el impacto. Los cables correspondientes a los alerones se encontraban tensados debido a las deformaciones sufridas por los planos, tirando de los mismos.

Las varillas de los controles en cabina estaban torcidas, habiéndose producido roturas en el panel de instrumentos debidas al impacto y por el desplazamiento del motor.



Figura 5. Daños en hélice

La finca en la que impactó la aeronave era un arrozal sin cultivar, constituido por terreno arenoso. Se observaron marcas en las palas de la hélice que indicaban giro en el momento del impacto.

El fuselaje se encontraba deformado hacia la derecha y el cono de la hélice doblado hacia arriba debido al impacto. La bancada del motor se había deformado y se había producido pérdida de aceite, pero se comprobó que el cigüeñal podía ser girado sin presentar resistencia. Se desmontaron filtro de aceite y bujías, sin observarse anomalías ni ninguna otra señal en el motor indicativa de que hubiera podido haber un mal funcionamiento.

Se comprobó visualmente que quedaba combustible en los depósitos, indicando los servicios de emergencia que tras el accidente parte de este se vertió al terreno.

No se detectaron evidencias de un fallo estructural previo o de que se hubiera producido algún impacto contra el fuselaje, no faltando ninguna parte de este.

1.16.2 Información radar del vuelo

A partir de la información radar proporcionada por ENAIRE, se observa que la aeronave despegó por la pista 02 del aeropuerto de Jerez, tras lo que vira hacia la izquierda para dirigirse hacia el punto W y abandonar el CTR por dicho punto, ascendiendo hasta 2200 ft y dirigiéndose hacia el norte. Durante el vuelo, de aproximadamente 1 h de duración, se observa cómo se realizan hasta cuatro descensos por debajo de cobertura radar, desapareciendo la traza correspondiente a la aeronave en cada uno de ellos.

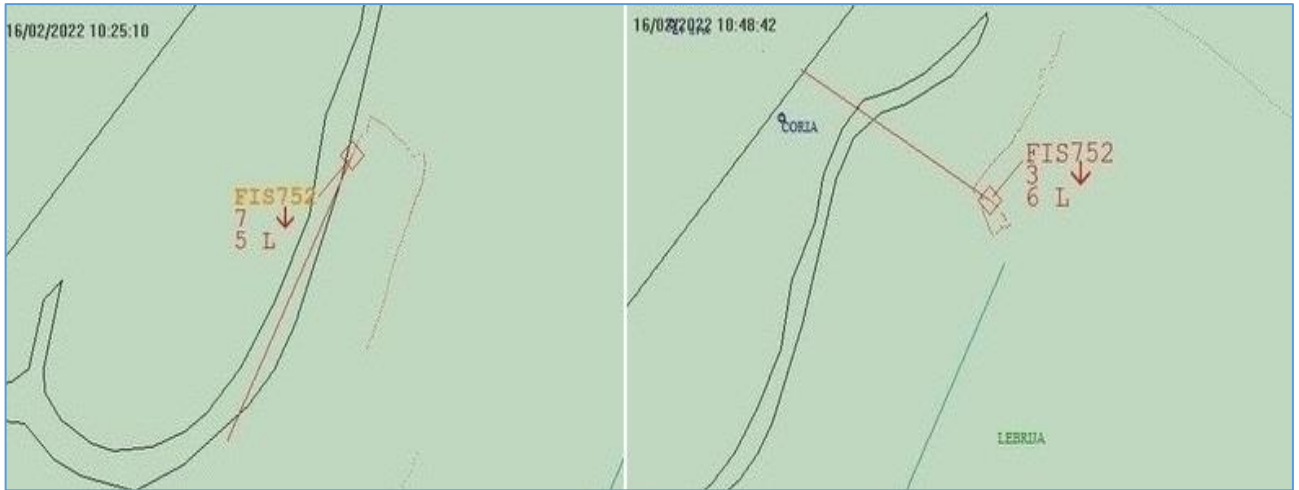


Figura 6. Primer y segundo descenso FIS752

En la Figura 6 pueden observarse imágenes radar del vuelo, con indicativo FIS752, en descenso a las 11:25:10 h y 11:48:42 h (hora local), antes de perderse la cobertura radar a 700 y 300 ft de altitud respectivamente, para reaparecer posteriormente en ascenso.



Figura 7. Tercer y cuarto descenso FIS752

En las imágenes de la Figura 7 pueden observarse los descensos efectuados por debajo de 400 y 300 ft, a las 11:52:28 h y 11:55:16 h respectivamente. Tras ascender de nuevo, la aeronave se mantiene en la misma zona, a unos 3000 ft de altitud.

En general, en el vídeo radar se observa la realización a lo largo del vuelo de ascensos y descensos, así como de continuos cambios de rumbo.

1.16.3 Velocidad respecto a tierra de la aeronave

A las 12:06:58 (hora local), encontrándose la aeronave a 3100 ft, se registra una velocidad respecto a tierra de 59,38 kt, que disminuye de forma repentina.

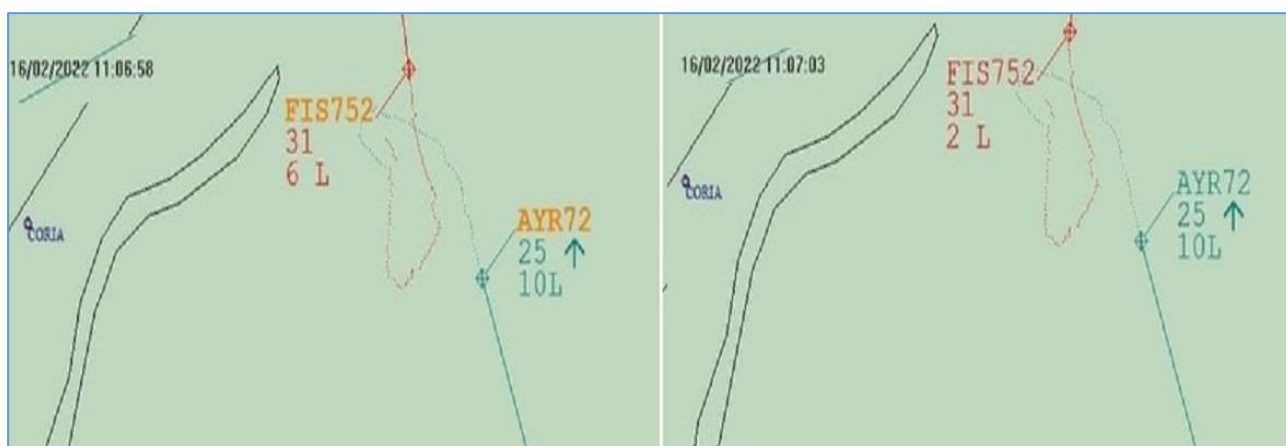


Figura 8. Disminución de velocidad respecto a tierra FIS752

De acuerdo con los datos radar suministrados, 3 s después la velocidad respecto a tierra es de 18,84 kt. Tras esto, se pierde el dato de altitud y la traza radar desaparece de pantalla.

A partir de la información radar, en la gráfica de la Figura 9 se muestra la variación de la velocidad respecto a tierra de la aeronave en la última parte del vuelo.

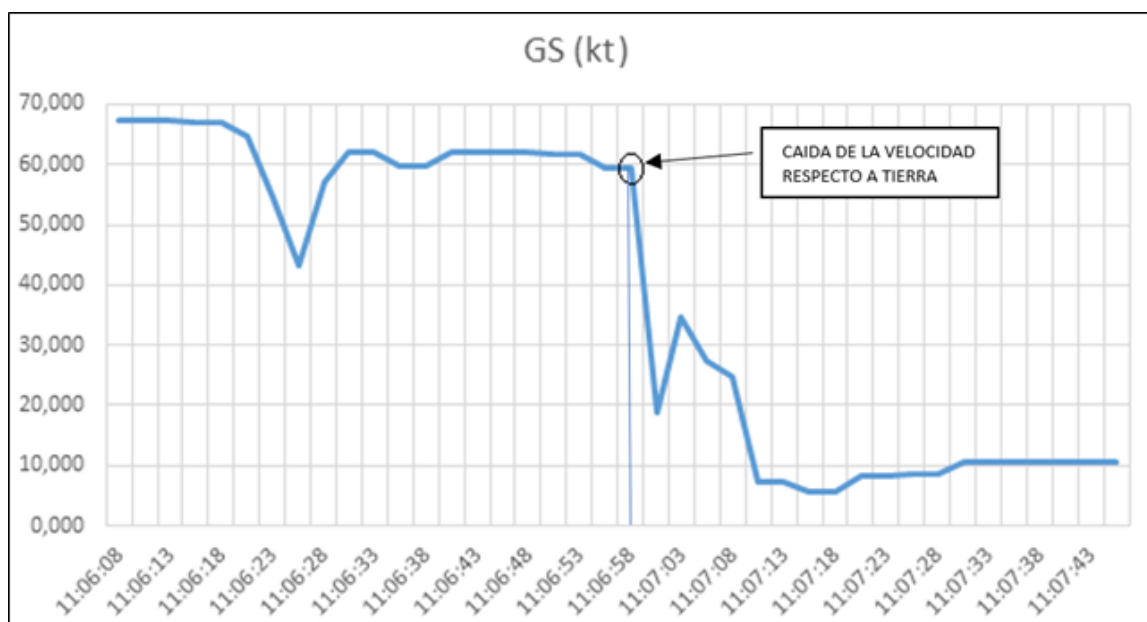


Figura 9. Velocidad respecto a tierra de la aeronave

Tras producirse la caída de velocidad a las 12:06:58 h, las coordenadas que indican la posición de la aeronave (37° 03' 50"N 06° 01' 56"W) ya no varían, indicando que la misma ya no se desplaza respecto de ese punto. Dichas coordenadas coinciden con las del lugar en que se localizaron los restos de la aeronave.

1.16.4 Vídeo aportado por testigos

Testigos situados cerca del lugar del accidente observaron como la aeronave descendía realizando un giro a izquierdas. Estos pudieron escuchar el motor en funcionamiento en todo momento. Uno de los testigos indicó, igualmente, como a medida que se aproximaba al terreno, la aeronave “se frenaba”, disminuyendo su velocidad.

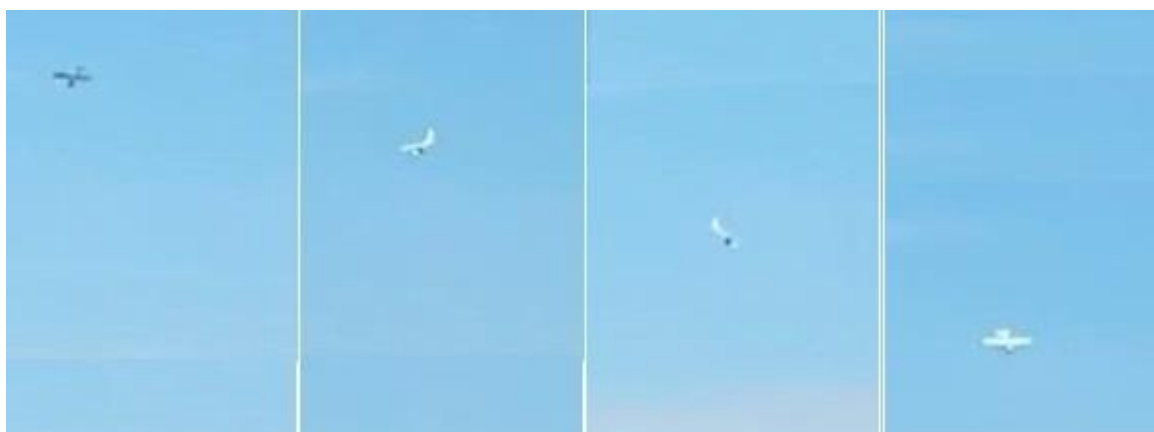


Figura 10. Fotogramas vídeo aeronave D-EATU

En la Figura 10 se adjuntan varios fotogramas de un vídeo grabado por uno de los testigos con su teléfono móvil. En estos puede apreciarse la aeronave descendiendo en una barrena a izquierdas.

1.17.- Información organizativa y de dirección

Fly-in-Spain es un grupo de gestión alemana que tiene como objeto la formación de pilotos en España, operando en el aeropuerto de Jerez. Oferta entrenamiento para la obtención de las licencias LAPL, PPL, CPL y ATPL, y habilitaciones SEP, IR, MEP, ME-IR, NVFR, FI,

IMC, así como vuelo de montaña, acrobático, y habilitaciones de tipo de diversas aeronaves.

Winglider LTD, miembro de dicho grupo, es una Organización de Entrenamiento Aprobada con base en Reino Unido, que cuenta con certificado de aprobación emitido por la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido de referencia GBR.ATO-0216. Para continuar operando en España tras la salida del Reino Unido de la UE, dispone de certificado emitido por EASA con fecha 01/01/21, de referencia EASA.GBR.ATO.0216.

Las Organizaciones de Formación Aprobadas en terceros países y que operan dentro de la UE, cuentan por tanto con aprobación de EASA para desarrollar su actividad.

1.18.- Información adicional

No aplicable.

1.19.- Técnicas de investigación especiales

No aplicable.

2.- ANÁLISIS

Según la información obtenida, el alumno-piloto se encontraba realizando instrucción con objeto de renovar la habilitación SEP caducada de su licencia PPL(A), así como para llevar a cabo posteriormente la conversión de la licencia nacional del Reino Unido a licencia conforme a requisitos EASA. Se había presentado un plan de vuelo VFR de 2 horas de duración, y según la información proporcionada por la Escuela el alumno realizaría un vuelo solo de navegación local.

En las imágenes radar aportadas por ENAIRE se observa, no obstante, como durante el vuelo se realizan maniobras en un área situada al norte del aeropuerto de Jerez, llevándose a cabo ascensos y descensos de tal forma que en varias ocasiones se pierde la cobertura radar de la aeronave. Puede observarse asimismo la realización de múltiples virajes.

A las 12:06:58 h y a 3100 ft de altitud, la velocidad respecto a tierra de la aeronave disminuye de forma abrupta sin volver a aumentar significativamente, y las coordenadas que indican la posición de la misma ya no sufren variación. Testigos situados en esa zona observaron a la aeronave descendiendo rápidamente al mismo tiempo que giraba a izquierdas, como se muestra en un vídeo de unos pocos segundos de duración grabado por uno de ellos.

En el examen de la aeronave no se observaron señales indicativas de algún impacto previo contra aves o contra algún obstáculo, y se determinó que no faltaba ninguna parte del

fuselaje. Asimismo, pudo establecerse continuidad de los mandos de control, excepto en la parte de la columna de control, debido a los daños sufridos en el impacto. El mecanismo de accionamiento de los flaps, situado en el plano derecho, refleja que estos se encontraban retraídos en el momento del accidente. A partir de esto, no pudo determinarse un fallo de las superficies de mando que hubiera podido provocar una asimetría durante el vuelo. Aunque se desconoce la potencia entregada por el motor, las marcas y daños observados en la hélice son compatibles con lo indicado por los testigos, que oyeron el mismo funcionar antes de producirse el impacto.

Al no disponer la aeronave de registrador, se desconoce la maniobra que se llevó a cabo en el momento en que la velocidad respecto a tierra disminuyó repentinamente. Con la información disponible, es probable que el piloto llevara a cabo un viraje con un ángulo de balance tal que se produjo una entrada pérdida, y que pudo dar lugar tras esto a una barrena. No puede descartarse asimismo que se estuvieran practicando otras maniobras, como la recuperación de entradas en pérdida o vuelo lento.

Uno de los testigos indicó que, al aproximarse al terreno, la aeronave disminuía su velocidad, lo que pudo deberse a la acción del piloto al tirar de la palanca de mando tratando de detener el descenso, y que pudo dar lugar a un aplanamiento de la barrena.

De acuerdo a la información proporcionada, el alumno tenía programada para el día siguiente la realización de la verificación de competencia para la renovación de su licencia PPL(A), por lo que es posible que la realización de dichas maniobras estuviera relacionada con dicha prueba.

Debe tenerse igualmente en cuenta que, durante el curso para obtención de la licencia PPL(A), si bien se ensaya la recuperación de entradas en pérdida, no se practica la recuperación de barrenas.

3.- CONCLUSIONES

3.1.- Constataciones

- Se presentó un plan de vuelo para realización de un vuelo de navegación visual, pero en el mismo se realizaron maniobras como ascensos y descensos, así como virajes.
- A las 12:06:58 h y a 3100 ft de altitud se produce una caída repentina de la velocidad respecto a tierra de la aeronave, pasando de 59,3 a 18,8 kt, y desapareciendo poco después la etiqueta radar del tráfico.
- Testigos presentes aportaron un vídeo en el que puede observarse a la aeronave

descendiendo en barrena.

- No pudo determinarse un fallo de carácter técnico en la aeronave que hubiera podido influir en el accidente.

3.2.- Causas/Factores contribuyentes

Se considera como causa del accidente la pérdida de control de la aeronave por entrada en pérdida, dando lugar a un descenso en barrena que provocó el impacto de la aeronave contra el terreno.

4.- RECOMENDACIONES

No se hacen recomendaciones.