

**RESUMEN DE DATOS**

**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Miércoles, 17 de septiembre de 2003; 12:20 horas</b>
Lugar	<b>Aeródromo El Berriel – Isla de Gran Canaria</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-DLB</b>
Tipo y modelo	<b>PIPER PA-38-112</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>LYCOMING O-235-L2C</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN**

**Piloto al mando**

Edad	<b>32 años</b>
Licencia	<b>Piloto privado de avión</b>
Total horas de vuelo	<b>160 horas</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>145 horas</b>

**LESIONES**

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

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Importantes</b>
Otros daños	<b>Ninguno</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Aviación general – No comercial – Placer</b>
Fase del vuelo	<b>Aterrizaje – Toma de contacto</b>

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1. Descripción del suceso

La aeronave despegó del aeropuerto de Tenerife Norte con destino al aeródromo de El Berriel, que está situado al sureste de la isla de Gran Canaria. A bordo iban el piloto y un pasajero.



Una vez que la aeronave alcanzó el aeródromo de El Berriel, el piloto comenzó a hacer tomas y despegues en la pista 25, realizando la primera de estas maniobras con toda normalidad.

En la segunda toma, se produjo el contacto de la cola de la aeronave con la pista antes de que las ruedas del tren principal tocaran el pavimento, e inmediatamente la aeronave comen-

zó a desviarse hacia su izquierda. Cuando el tren principal contactó con el terreno la aeronave estaba ya fuera de la pista.

El piloto al advertir esta circunstancia, optó por irse de nuevo al aire, para lo cual abrió los gases al máximo. A pesar de ello, la aeronave no se elevaba, lo que hizo que decidiera abortar la maniobra. Redujo gases y trató de mantener el control de la aeronave, pero no lo consiguió, debido a que el terreno por el que rodaba era bastante irregular.

La aeronave continuó alejándose de la pista, hasta que se detuvo cuando impactó contra un montículo de piedras situado a la orilla del mar.



### 1.2. Lesiones a personas

Ambos ocupantes de la aeronave resultaron ilesos.

### 1.3. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió daños de importancia en los siguientes elementos:

- Hélice y cono de hélice.
- Carenado inferior de motor.
- Motor.
- Pata de morro.
- Mamparo cortafuegos.
- Borde marginal y alerón del plano izquierdo.
- Última estación del fuselaje, con pérdida de la guarda.
- Carenado inferior del estabilizador vertical.



### 1.4. Otros daños

No se produjo ningún otro daño.

### 1.5. Información meteorológica

Según la información facilitada por el personal del aeródromo de El Berriel, en el momento en que se produjo el accidente las condiciones meteorológicas eran CAVOK, soplaba viento de dirección 160° de 3 nudos de intensidad.

### 1.6. Huellas del impacto contra el terreno y distribución de restos

En el lateral izquierdo de la pista de vuelo, justo sobre la señal de faja lateral de pista, se encontró una marca que con toda probabilidad fue hecha por la parte final del empenaje de cola de la aeronave.

La guarda de cola de la aeronave se encontró en la franja de pista, a unos 5 metros del borde ésta.

### 1.7. Declaraciones de testigos

La persona que estaba de instructor de servicio en el aeródromo de El Berriel en el momento en que se produjo el evento fue testigo del mismo.



En su declaración indicó que durante la segunda toma, la aeronave estaba configurada con «full flap», y que el piloto mantuvo ésta con una excesiva actitud de morro alto durante toda la recogida. Debido a la distancia a la que estaba, no pudo apreciar si se produjo el contacto de la parte inferior del empenaje de cola con la pista.

Luego observó que el piloto aumentaba los gases del motor, e intentaba irse al aire. A la vez que ocurría esto, la aeronave se iba desviando hacia su izquierda hasta que impactó contra el montículo de piedras.

## 1.8. Información sobre la tripulación

El piloto disponía de una licencia de piloto privado de avión, con habilitaciones de monomotores terrestres y VFR-HJ, válida hasta el 23 de octubre de 2004.

Su experiencia de vuelo alcanzaba las 160 horas, de las cuales alrededor de 145 horas las había hecho en el tipo de aeronave que sufrió el accidente.

## 1.9. Información de la aeronave

### 1.9.1. Datos técnicos

- Tipo y modelo: PIPER PA 38-112.
- Número de serie: 38-79A1174.

- Año de fabricación: 1979
- Motor: Lycoming O-235-L2C.
- Hélice: Sensenich 72CK-O-56.
- Peso máximo al aterrizaje: 760 kg.

### 1.9.2. Aeronavegabilidad de la aeronave

La aeronave disponía de un Certificado de Aeronavegabilidad válido hasta el día 21 de mayo de 2004.

## 2. ANÁLISIS

La excesiva actitud de morro alto de la aeronave durante la recogida provocó el impacto de la parte inferior del empenaje de cola contra la superficie de la pista. Este contacto tuvo lugar sobre la marca de faja lateral de pista, lo que evidencia que en ese momento la aeronave estaba desviada del eje de pista.

Es posible que el aterrizaje en el que se produjo el evento se efectuase con una velocidad un poco más alta que la recomendada para esta operación con «full-flap», que es 62 KIAS. Para reducir la velocidad y con ello conseguir el descenso de la aeronave hasta el suelo, el piloto aumentó el ángulo de cabeceo, lo que llevó a la aeronave a una actitud de morro excesivamente alto.

Asimismo, dicha actitud de morro excesivamente alto de la aeronave posiblemente provocó que el piloto perdiese el contacto visual de la pista, lo que propició que la aeronave se desviase hacia su izquierda.

Posteriormente al contacto con la pista, y tras aplicar potencia, la aeronave no llegó a alcanzar la velocidad de despegue posiblemente a causa de la mayor resistencia al rodaje que ofrecía el terreno, debido a sus irregularidades, y a que la aeronave continuaba con la configuración de «full flap».

Por otra parte, la deformación de las puntas de las palas de la hélice, claramente hacia delante, evidencia que en el momento en el que se produjo su contacto con el terreno, el motor iba a plena potencia.



Durante el recorrido de la aeronave fuera de la pista, se debió producir la rotura de parte de la sujeción de la pata de morro, lo que permitió que ésta se fuese plegando hacia atrás, aunque sin provocar su desprendimiento, de forma que permaneció unida a la aeronave hasta el impacto final contra el montículo de piedras. Asimismo, al plegarse esta pata se produjo un descenso del morro de la aeronave, ocasionando el impacto de la hélice contra el terreno.

### **3. CONCLUSIONES**

La causa más probable del accidente fue la excesiva actitud de morro alto de la aeronave durante la recogida para el aterrizaje, que originó, por una parte el contacto de la guarda montada en la última sección del fuselaje con la pista, y por otra la pérdida de las referencias visuales, a consecuencia de lo cual se produjo la salida de pista y la posterior pérdida de control de la aeronave por parte del piloto.