

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Miércoles, 11 de febrero de 2004; 11:00 horas
Lugar	Aerop. de Tenerife Norte (Sta. Cruz de Tenerife)

AERONAVE

Matrícula	EC-DGG
Tipo y modelo	PIPER PA-34-200T

Motores

Tipo y modelo	CONTINENTAL TSIO-360-E
Número	2

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	50 años
Licencia	Piloto comercial de avión
Total horas de vuelo	4.500 horas
Horas de vuelo en el tipo	500 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			2
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Instrucción – Prueba de pericia
Fase del vuelo	Despegue – Ascenso inicial

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

La aeronave despegó por la pista 12 del Aeropuerto de Tenerife–Norte con destino a La Palma. Se encontraban a bordo un examinador y un alumno piloto. La intención del vuelo era la de realizar la prueba de pericia correspondiente a la obtención del título de piloto comercial de avión y las habilitaciones correspondientes a vuelo instrumental y multimotor de pistón. En el ascenso inicial, la tripulación se percató de que la puerta del lado derecho de la aeronave estaba abierta y decidieron efectuar un aterrizaje de emergencia en la pista remanente. De acuerdo con la declaración del piloto al mando, al alcanzar el extremo de pista en el transcurso de este aterrizaje, aplicó frenos, lo que no impidió que la aeronave se saliera por el final de la pista hasta detenerse completamente a metro y medio de las antenas del localizador.

1.2. Lesiones a personas

Los dos ocupantes resultaron ilesos. Los ocupantes pudieron abandonar la aeronave por sus propios medios y sin ningún problema adicional.

1.3. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió daños en las hélices, en las dos patas del tren principal y en los anclajes de las mismas con la estructura de la aeronave.

1.4. Otros daños

La pista estuvo cerrada durante 11 minutos, de 11:45 a 11:56 hora local.

1.5. Información sobre la tripulación

Los ocupantes contaban con licencias en vigor que les facultaban para la realización del vuelo y se encontraban al tanto de los reconocimientos médicos pertinentes.

1.6. Información meteorológica

El viento en la cabecera de la pista 30 en el momento del incidente era de dirección 120 grados e intensidad de 6 nudos.

1.7. Comunicaciones

La aeronave mantuvo en todo momento comunicación por radio con la torre del Aeropuerto de Tenerife-Norte. La tripulación solicitó autorización a la torre para efectuar el aterrizaje en la pista remanente. La torre preguntó a la tripulación si podían hacerlo en ese momento y, ante la contestación afirmativa de la tripulación, les fue concedida la autorización.

1.8. Ensayos e investigaciones

1.8.1. Inspección de la aeronave

En la inspección realizada a la aeronave después del incidente se pudo comprobar que la puerta que se abrió estaba en perfectas condiciones y que se cerraba correctamente sin ningún problema.

1.8.2. Información sobre procedimientos de emergencia

En la sección de procedimientos de emergencia del manual de vuelo de la aeronave hay un apartado dedicado al caso de puerta abierta durante el despegue.

En él se indica que en el caso de que una puerta (cualquiera de ellas) se abra (total o parcialmente) durante el despegue se volará la aeronave en forma normal y se regresará para aterrizar y cerrar la puerta en tierra. Si no se puede volver a aterrizar, puede intentarse cerrar en vuelo. En el caso de no ser posible cerrarla en vuelo, puede continuarse el vuelo de forma segura durante un período largo con la única condición de mantener la velocidad indicada entre 85 y 107 kt.

1.8.3. Información sobre la trayectoria

El examen de las huellas dejadas en la pista muestra un frenado enérgico sólo en los últimos 50 metros de pista. Una vez que se decidió el aterrizaje, la aeronave se posó a menos de 300 metros del final de la pista.

Información obtenida del radar secundario y de superficie revelan que la aeronave llevaba una velocidad de 60 kt en el momento de abandonar la pista por su extremo. La traza radar indica que la aeronave había llegado a ascender unos 500 pies cuando se decidió a intentar el aterrizaje de emergencia.

2. ANÁLISIS

Del análisis del incidente se pueden destacar los siguientes puntos:

- En la inspección posterior al incidente que se efectuó a la aeronave no se encontró ningún indicio de fallo que explicara la apertura de la puerta durante el despegue.

Por ello, la causa más probable de la citada apertura es que la puerta no se cerró apropiadamente en tierra.

- Se puede estimar que para alcanzar una altura de 500 pies y volver a descender se necesita al menos un minuto de tiempo. Con una velocidad de en torno a los 80 o 90 nudos implica que se consumen más de 2.700 metros de pista. Si a esta distancia se le suma el recorrido de la aeronave en tierra, se obtiene que apenas quedará pista remanente (la longitud pavimentada de la pista 12 es de 3.400 metros). Esta estimación es compatible con los datos obtenidos de los radares. De aquí se sigue que la suposición de la tripulación sobre la pista remanente no era la adecuada.
- Tal como indican los procedimientos establecidos en el manual de vuelo de la aeronave, se puede seguir el vuelo y no es necesario efectuar una maniobra como la realizada.

3. CONCLUSIONES

Se considera que la causa originaria del incidente fue que no se cerró la puerta en tierra de forma adecuada antes de iniciar el despegue. La decisión de la tripulación de realizar un aterrizaje una vez que se había efectuado el despegue, resultó inadecuada teniendo en cuenta la velocidad y la altura sobre el terreno que se habían alcanzado y que impidieron que la aeronave se lograra detener en la longitud de pista remanente.