

Matrícula: <b>EC-HMM</b>		Año de fabricación: <b>1978</b>		Categoría/peso: <b>MENOS DE 2.250 Kg.</b>	
Marca y modelo de la aeronave: <b>PIPER PA-28-181</b>					
Número de motores / marca y modelo. <b>1 / LYCOMING O-360-A4M</b>					
Fecha: <b>19-MAYO-2000</b>		Hora local: <b>13:20</b>		Provincia: <b>TOLEDO</b>	
Lugar del suceso: <b>AERÓDROMO DE CASARRUBIOS DEL MONTE</b>					
<b>Lesiones</b>	Muertos	Graves	Leves/Ilesos	Piloto al mando (licencia): <b>PILOTO COMERCIAL DE AVIÓN</b>	
Tripulación			<b>1</b>	Edad: <b>28</b>	Total horas de vuelo: <b>293 horas</b>
Pasajeros			<b>1</b>	Tipo de operación: <b>AVIACIÓN GENERAL - DIVERSOS - ENSAYOS</b>	
Otros				Fase de operación: <b>ATERRIZAJE</b>	
Daños a la aeronave: <b>IMPORTANTES</b>				Tipo de suceso: <b>ATERRIZAJE DEMASIADO LARGO</b>	

## Descripción del suceso

La aeronave despegó del aeródromo de Casarrubios del Monte para realizar un vuelo local, durante el cual se habían de realizar diversas pruebas en vuelo.

Una vez hechas, el piloto decidió regresar al aeródromo de partida. Realizó la aproximación por la pista 26, pero, debido a que la altura que tenía la aeronave sobre la pista era excesiva, decidió frustrar, yéndose de nuevo al aire. A continuación hizo un segundo intento de aterrizaje, en el cual la aeronave realizó la toma de contacto en un punto situado más allá de la mitad de la pista. El piloto aplicó frenos, pero no pudo detener la aeronave dentro de la pista, de forma que ésta se salió por el extremo de la misma, deteniéndose unos pocos metros más allá.

A consecuencia de ello, la aeronave sufrió daños en un plano y en el tren de aterrizaje, resultando ilesos los dos ocupantes de la aeronave.

## Análisis

En el primer intento de aterrizaje el piloto realizó la aproximación de forma defectuosa, ya que se vio forzado a frustrar a causa de la excesiva altura de la aeronave. Todo parece indicar que en el segundo intento la maniobra de aproximación fue igualmente defectuosa y la aeronave sobrevoló el umbral de pista a una altura excesiva, pero en esta ocasión, el piloto en lugar de frustrar continuó el aterrizaje. Debido al exceso de altura, la toma de contacto tuvo lugar cuando la aeronave había superado la mitad de la pista. En este momento el piloto todavía tenía la opción de meter motor e irse al aire, pero decidió continuar el aterrizaje, saliéndose por el final de la pista, debido a la escasa longitud de pista de que disponía para frenar.

En consecuencia, se considera que la causa más probable de este incidente fue una actuación defectuosa del piloto.