

RESUMEN DE DATOS/DATA SUMMARY

<u>LOCALIZACIÓN/LOCATION</u>			
Fecha y hora/Date and time	Lunes, 19 de marzo de 2001; 18:30 horas		
Lugar/Site	Aeropuerto de Tenerife Norte		
<u>AERONAVE/AIRCRAFT</u>			
Matrícula/Registration	EC-FHY		
Tipo y modelo/Type and model	Piper PA-34-200T		
<u>MOTORES/ENGINES</u>			
Tipo y modelo/Type and model	Continental TSIO-360E		
Número/Number	2		
<u>TRIPULACIÓN/CREW</u>			
<u>Piloto al mando/Pilot in command</u>			
Edad/Age	27 años		
Licencia/Licence	Piloto de transporte de línea aérea		
Total horas de vuelo/Total flight hours	2200 horas		
Horas de vuelo en el tipo/Total flight hours on type	Sin datos		
<u>LESIONES/INJURIES</u>			
	Muertos/Fatal	Graves/Serious	Leves/Minor
Tripulación/Crew			2
Pasajeros/Passengers			
Otras personas/Third persons			
<u>DAÑOS/DAMAGES</u>			
Aeronave/Aircraft	Menores		
Otros daños/Third parties	Ninguno		
<u>DATOS DEL VUELO/FLIGHT DATA</u>			
Tipo de Operación/Operation	Aviación General – Instrucción – Doble mando		
Fase del Vuelo/Phase of flight	Recorrido de aterrizaje		

1.- INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1.- Descripción del suceso

La aeronave estaba operada por un centro de formación de pilotos, que la utilizaba en el entrenamiento de sus alumnos.

El día del evento, un instructor y un alumno piloto accedieron a la aeronave con objeto de efectuar un vuelo local de instrucción en el Aeropuerto de Tenerife Norte, durante el cual practicaron aterrizajes en campo corto simulado, para lo que se requiere una aplicación enérgica de los frenos, además de precisión en el punto de contacto.

La toma del que resultó ser el último aterrizaje, se realizó cuando había sobrepasado una longitud de pista mayor de lo previsto. El alumno piloto actuó sobre los frenos, e instantes después se produjo el reventón de la rueda de la pata derecha del tren de aterrizaje principal, al que siguió, casi de forma inmediata, el reventón del neumático de la otra pata.

La tripulación mantuvo el control de la aeronave, consiguiendo que ésta se detuviera dentro de la pista.

El Servicio de Extinción de Incendios del aeropuerto fue avisado del hecho por la Torre de Control y se dirigió rápidamente al lugar en el que se encontraba la aeronave, si bien no fue necesaria su intervención.

El personal de mantenimiento de la compañía operadora de la aeronave procedió a sustituir las ruedas reventadas por otras de repuesto, lo que permitió retirar la aeronave por sus propios medios, unos diez minutos después.

Durante el periodo de tiempo en el que la aeronave estuvo ocupando la pista, diez minutos, ésta hubo de mantenerse cerrada al tráfico.

1.2.- Lesiones a personas

Ambos ocupantes de la aeronave resultaron ilesos.



1.3.- Daños sufridos por la aeronave

Los únicos daños sufridos por la aeronave se limitaron a los dos neumáticos del tren de aterrizaje principal, que reventaron.

1.4.- Otros daños

No se produjeron más daños.

1.5.- información meteorológica

Las condiciones meteorológicas existentes en el Aeropuerto de Tenerife Norte eran: viento de 330° de dirección y de 10 kt de intensidad, 20° C de

temperatura y visibilidad superior a 10 km.

1.6.- Información sobre la tripulación

El piloto instructor contaba con una licencia española de piloto de transporte de línea aérea (avión) y su experiencia total alcanzaba las 2200 horas de vuelo.

El alumno piloto tenía una experiencia de 200 horas, siendo su experiencia en el tipo de 14 horas.

1.7.- Supervivencia

El alumno piloto y el instructor pudieron abandonar la aeronave por sus propios medios.

1.8.- Inspección de la aeronave

Ambos neumáticos mostraban claramente marcas de desgaste por fricción contra el pavimento de la pista, que habían llegado a producir la perforación de la banda de rodadura en los dos neumáticos (flat spot).

No se encontró ninguna anomalía o disfunción en el sistema de frenos de la aeronave.

2.- CONCLUSIONES**2.1.- Causas**

Este incidente fue causado por una actuación excesiva sobre los frenos de la aeronave, que provocó el bloqueo de ambas ruedas del tren principal, que comenzaron a deslizar sobre el pavimento, originando su reventón por desgaste (flat spot).

Probablemente, el motivo por el cual el alumno piloto hizo una aplicación enérgica sobre los frenos, fue que la toma fue más larga de lo deseado, con lo que, de acuerdo con el ejercicio que estaban entrenando, aterrizaje en pistas cortas, disponía de poca pista simulada en la que detener la aeronave.