

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Sábado, 10 de abril de 2004; 18:10 horas
Lugar	Aeródromo de El Berriel (Las Palmas)

AERONAVE

Matrícula	EC-CBU
Tipo y modelo	PIPER PA-28-10
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	TEXTRON LYCOMING O-360-A4A
Número	1

TRIPULACIÓN**Piloto al mando**

Edad	54 años
Licencia	Piloto privado de avión
Total horas de vuelo	103:25 horas
Horas de vuelo en el tipo	30:10 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			1
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – No comercial – Privado
Fase del vuelo	Aterrizaje

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

El piloto y su acompañante realizaban un vuelo entre el Aeropuerto de Tenerife-Sur y el Aeródromo de El Berriel. Próximos al destino, el piloto solicitó información del tráfico y de las condiciones del campo, a lo que Control respondió que la pista en servicio era la 25 y que el viento existente era de dirección 240°, con 2 kt de intensidad.

Durante la ejecución del aterrizaje el piloto realizó una toma larga haciendo contacto en el último tercio de pista. Después de rodar un corto espacio consideró, según sus manifestaciones, hacer motor y al aire, aunque la aeronave terminó saliéndose por la cabecera 07, sobrepasó el margen de seguridad y se metió en el mar hasta detenerse sobre su superficie a unos 200 m de distancia de la pista.

1.2. Lesiones a personas

Los dos ocupantes abandonaron ilesos la aeronave.

1.3. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió daños considerables, sobre todo en las alas por el choque con la superficie del mar.

1.4. Comunicaciones

El Aeródromo de El Berriel dispone de una oficina de información que proporciona datos meteorológicos y desde donde se mantiene comunicación radio con las aeronaves en el circuito de tránsito del aeródromo.

En el suceso, desde esa oficina se facilitó información de la pista en uso y las condiciones de viento reinante en ese momento.

1.5. Información sobre el aeródromo.

El Aeródromo de El Berriel se encuentra aproximadamente a 11 MN al sur del Aeropuerto de Gran Canaria. Dispone de una pista (07-25) de 800 m de longitud. Ambas cabeceras se encuentran próximas al mar y dispone de una alambrada que aísla el campo de la zona de baño.

El aeródromo está dentro del área de aproximación final de la pista 03 de Gran Canaria y por ello necesita contacto radio con el control de aproximación (APP).

1.6. Ensayos e investigaciones

1.6.1. Declaración del piloto

El piloto describió en un escrito lo ocurrido, y proporcionó la siguiente información relevante: «en el paso del tramo base calé un segundo punto de flap y reduje la velocidad a 85 mph. En el tramo de aproximación final bajo las revoluciones casi al ralenti y subiendo el morro hasta 80 mph, velocidad de aproximación según manual con 25° de flap. Al llegar a 4 o 5 m de la cabecera nivelé e hice una pequeña recogida».

El piloto pensaba que la ausencia de viento hizo que la aeronave flotara durante el primer tercio de la pista, y al posar las ruedas en la pista, bajó el morro y retrajo el flap. Piloto y acompañante frenaron a fondo. Ante la ineficacia de la frenada, resolvió hacer motor y al aire, intentando evitar rebasar la valla e ir a parar a la playa.

El piloto no recordaba qué velocidad llevaba la aeronave cuando decidió irse al aire ni podía precisar a qué altura sobrevoló la cabecera 07.

1.6.2. Información de la investigación de campo

Posteriormente al accidente se hizo una revisión de la pista y de la aeronave, obteniendo los siguientes datos:

- El mando de flap cuando se recuperó del agua era de un punto, equivalente a 10°.
- No apareció ninguna señal fuerte de frenada en la pista.
- La valla perimetral del campo apareció rota únicamente en la primera línea de alambre de espino que colma la valla.
- Los neumáticos no habían reventado.
- La distancia entre el umbral de la pista y la valla es de unos 50 m.

2. ANÁLISIS

El circuito realizado para el aterrizaje fue normal. El momento de la toma de contacto se demoró, posiblemente por la ausencia de viento en cara, que normalmente acompaña a esta pista, alargando la toma de contacto.

El relato del suceso proporcionado por el piloto lleva a concluir que la demora en la toma de contacto consumió la longitud de pista disponible al tiempo que disminuía

la velocidad, de forma que cuando quiso reaccionar no había posibilidad de hacer ninguna maniobra que evitara que la aeronave se saliera de la pista.

3. CONCLUSIONES

Según las circunstancias referidas, la causa más probable del accidente fue la realización de un aterrizaje demasiado largo, con toma de contacto en el último tercio de la pista, lo que impidió detener la aeronave en el tramo de pista restante disponible.