

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Domingo, 4 de mayo de 2008; 10:30 h local
Lugar	Aeródromo de El Berriel (Gran Canaria)

AERONAVE

Matrícula	EC-CGU
Tipo y modelo	PIPER PA 28-180
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING O-360-A4A
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	43 años
Licencia	Piloto privado de avión – PPL(A)
Total horas de vuelo	50 h
Horas de vuelo en el tipo	22 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			2
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Privado
Fase del vuelo	Aterrizaje

INFORME

Fecha de aprobación	23 de julio de 2008
---------------------	----------------------------

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

La aeronave PIPER PA 28, de matrícula EC-CGU, había despegado por la pista 25 del Aeródromo de El Berriel (Gran Canaria), llevando tres ocupantes a bordo, para realizar un vuelo local de carácter privado.

A las 10:30 hora local regresó al aeródromo y aterrizó por la pista 25.

Al contactar con el suelo el piloto perdió el control del avión y éste se salió de la pista por la derecha, derrapando y quedando detenido en la calle de rodadura. En el momento del aterrizaje soplaban vientos de intensidad y dirección variables.

Los tres ocupantes resultaron ilesos y abandonaron la aeronave por sus propios medios.



Figura 1. Posición de la aeronave tras el accidente

El Aeródromo de El Berriel (GCLB) está a una distancia de 11 NM del aeropuerto Gran Canaria y se encuentra situado al este de la isla. La pista tiene como orientación 07-25 y sus dimensiones son 800 m de largo por 20 m de anchura.

Los vientos frecuentes en el aeródromo son de dirección variable, y con cambios importantes en cortos espacios de tiempo, dándose la circunstancia de que en ocasiones las mangas situadas en ambas cabeceras pueden llegar a estar enfrentadas entre sí. Con frecuencia se producen vientos en cizalladura¹ a lo largo de la pista, concentrándose generalmente en su zona media.

El piloto había adquirido toda su experiencia en vuelos locales en el aeródromo de El Berriel. Antes del despegue estuvo a pie de pista observando la orientación de las mangas que estaban situadas en cada una de las cabeceras.

¹ Cizalladura es la variación en distancias cortas de la velocidad del viento (en módulo y/o en dirección).

Al regreso intentó contactar por radio con el aeródromo, pero no obtuvo respuesta, por lo que optó por sobrevolar la pista para comprobar cual era la indicación de viento que presentaban las mangas. Realizó el circuito con viento en cola a la izquierda de la pista 25 en dos ocasiones. Según su testimonio la manga situada en la cabecera 07 estaba cruzada (el viento soplabla con dirección 160° aproximadamente), y la manga situada en la cabecera 25 estaba prácticamente alineada con la pista y apuntando hacia la cabecera (viento soplando con dirección 250° o quizás 240°).

Decidió tomar por la pista 25 y lo hizo con una velocidad de 75 kt y con tres puntos de flap, cuando habitualmente lo hacía con un solo punto. La velocidad final de aproximación en el aterrizaje con los flaps desplegados 40° (tres puntos) es 66 KIAS de acuerdo con lo dispuesto en el Manual de vuelo de este avión.

Según su opinión la pérdida de control sobrevino cuando el avión ya estaba asentado en el suelo.



Figura 2. Trayectoria final del avión

2- CONCLUSIONES

El accidente se produjo por la pérdida de control durante el aterrizaje, a lo que contribuyeron los siguientes factores:

- Unas condiciones de viento variable en intensidad y dirección a lo largo de la pista que hizo que el avión no se presentase en el tramo final estabilizado.
- La escasa experiencia del piloto.