

LOCALIZACIÓN

Fecha: 23 NOV 2000	Hora local: 12:52	Provincia: TENERIFE
Lugar del suceso: AEROPUERTO DE TENERIFE - SUR		

AERONAVE

Matrícula: EC-EIQ	Año: 1973	Categ. / peso: 2.250 Kg. o menos
Marca y modelo: CESSNA F150L		
Motores: Núm.: 1	Marca/modelo: TELEDYNE CONTINENTAL O-200-A	

TRIPULACIÓN

Piloto al mando (licencia): ALUMNO PILOTO
Edad: 29 Total horas de vuelo: 37

DAÑOS / LESIONES

Daños a la aeronave: IMPORTANTES Otros daños: NINGUNO	Lesiones a personas:			
		Muertos	Graves	Leves llesos
	Tripulación			1
	Pasajeros			
	Otros			

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación: AVIACIÓN GENERAL – INSTRUCCIÓN – SOLO
Fase de operación: ATERRIAJE – TOMA DE CONTACTO
Tipo de suceso: APLASTAMIENTO PATA DE PROA

Descripción del suceso

La aeronave, dedicada a tareas de instrucción, despegó del aeropuerto de Tenerife – Norte a las 11:30 hora local. Se dirigió al aeropuerto de Tenerife – Sur para realizar unas tomas y despegues, con la intención de regresar después a Tenerife – Norte.

Cuando efectuaba la segunda toma en la pista 08, que era la que estaba en servicio, la aeronave impactó contra la pista con la rueda de morro, rompiéndose la misma. La aeronave se desplazó por la pista, sin abandonarla en ningún momento, sobre el tren principal y el capó inferior del motor hasta su total detención.

La pista permaneció cerrada durante unos 20 minutos, hasta que la aeronave fue retirada por los servicios de emergencia del aeropuerto.

La aeronave sufrió la rotura del tren de morro y daños en la bancada, hélice, motor y capó inferior.

El alumno piloto resultó ileso, abandonando la aeronave por su propio pie.

Investigación

La situación meteorológica era de visibilidad mayor de 10000 metros, nubes escasas a 2500 pies, temperatura de 23º centígrados y viento en calma con alguna racha de entre 5 y 7 nudos de 260º.

De las declaraciones del piloto y del instructor se obtiene la siguiente información: La primera toma se efectuó con normalidad, tras ella, la aeronave se incorporó a viento en cola derecha y se estableció en final para una segunda toma. En esta ocasión, la aeronave tocó simultáneamente con las tres ruedas yéndose de nuevo al aire por espacio de varios metros. A continuación, cayó al suelo sobre su rueda de morro, produciéndose los daños que se relatan en el apartado anterior.



Conclusiones



La causa más probable del accidente fue que el piloto no realizó apropiadamente la maniobra de aterrizaje y por ello tocó con las tres ruedas a la vez y con velocidad vertical suficiente como para rebotar e irse de nuevo al aire. Tampoco pudo recuperar, tras el bote, el control de la aeronave produciéndose el impacto de la rueda de morro contra la pista. La presencia de rachas ligeras de viento de cola no justifican por si mismas el accidente.