

Matrícula: EC-FCH		Año de fabricación: 1979		Categoría/peso: 2.250 Kg. o menos	
Marca y modelo de la aeronave: CESSNA 152					
Número de motores / marca y modelo. 1 / LYCOMING O235-L2C					
Fecha: 11-ABRIL-2000		Hora local: 10:15		Provincia: MÁLAGA	
Lugar del suceso: AEROPUERTO DE MÁLAGA					
Lesiones	Muertos	Graves	Leves/ilesos	Piloto al mando (licencia): ALUMNO - PILOTO	
Tripulación			1	Edad: 18	Total horas de vuelo: 37 horas
Pasajeros				Tipo de operación: AVIACIÓN GENERAL – INSTRUCCIÓN - SOLO	
Otros				Fase de operación: RODAJE	
Daños a la aeronave: IMPORTANTES				Tipo de suceso: VUELCO	

Descripción del suceso

El alumno – piloto se disponía a realizar un vuelo local de instrucción en el aeropuerto de Málaga, con la aeronave Cessna 152, matrícula EC-FCH.

A las 10:01:15 horas locales, estableció contacto con control de rodadura de Málaga solicitando autorización para rodar, siendo autorizado al punto de espera de la pista 32.



Anteriormente, a las 09:59:53 horas locales, la tripulación de la aeronave CN-235, matrícula EC-HAV, contactó con la torre de control a la que solicitó autorización para la puesta en marcha de motores y llevar la aeronave rodando hasta el punto de

espera de la pista 32, donde realizarían una prueba de motores, obteniendo la autorización solicitada.

Tres minutos después control de rodadura solicitó al piloto de la aeronave EC-FCH que confirmara si estaría listo para despegar cuando llegase a la cabecera, a lo que éste contestó negativamente, añadiendo que en ese momento se encontraba en la calle D-11, para entrar a

la calle de rodaje. Entonces control de rodadura le indicó que mantuviera buena posición para ceder el paso a dos aviones que se dirigían al punto de espera de la pista 32.

Inmediatamente después, a las 10:04:51 horas, la tripulación del CN-235 llamó a control de rodadura comunicando que se encontraban listos para rodar, siendo autorizados a rodar al punto de espera de la pista 32, haciendo buena posición detrás de un Boeing 757, que se dirigía al mismo punto.



A las 10:06:16 horas control de rodadura solicita a la aeronave Cessna 152, matrícula EC-FCH, que avise en cuanto esté lista para despegar.



Tres minutos después, el CN-235, llama a control de rodadura indicando que se encuentra en el punto de espera de la pista 32. Control le solicita que confirme que hará una prueba de motores y que avisará cuando termine, lo cual es confirmado por la tripulación, añadiendo que una vez finalizadas las pruebas volverían al parking habitual.

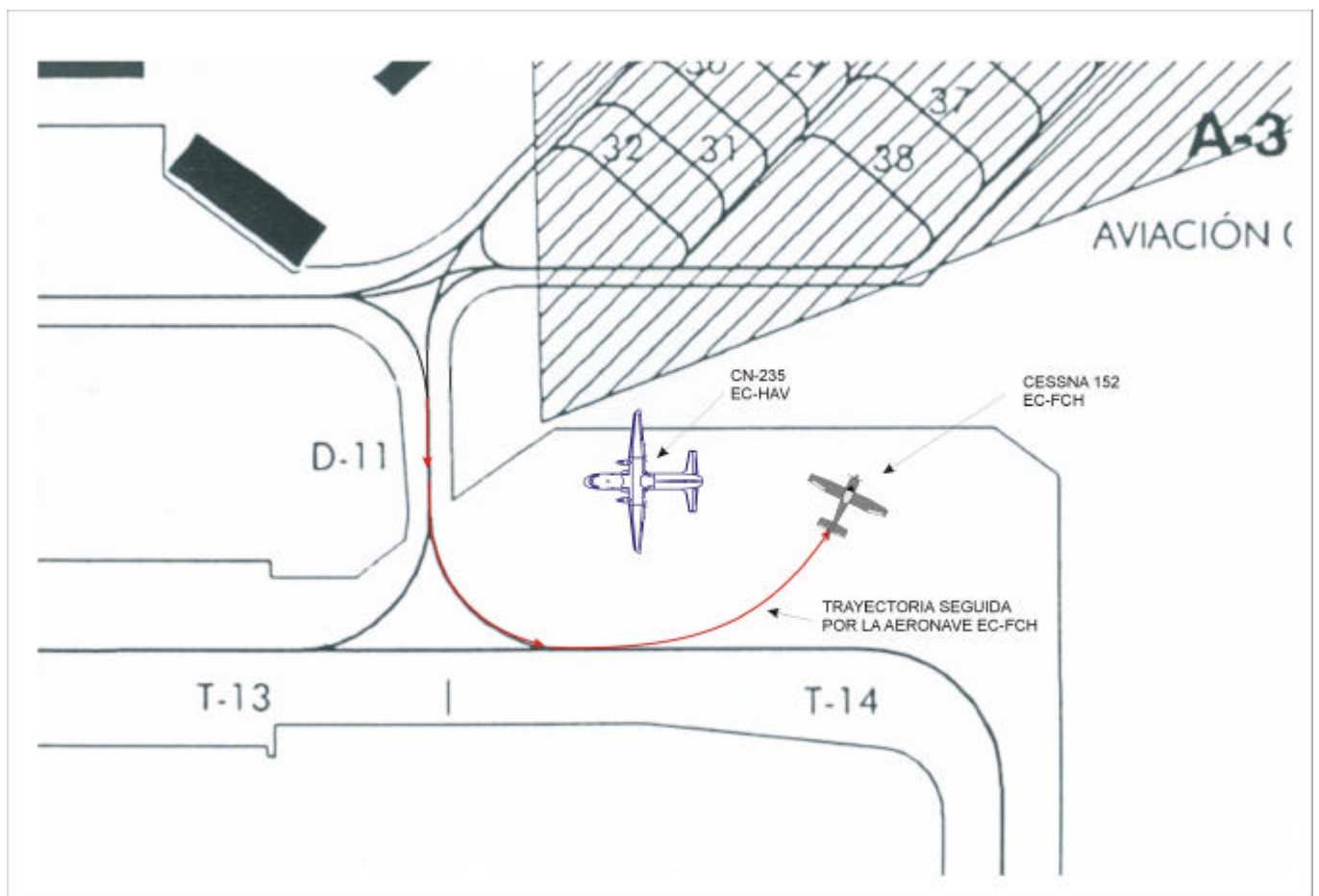
A las 10:11.46 horas, el piloto de la Cessna 152 solicita a control de rodadura autorización para rodar al punto de espera de la pista 32. Control le autoriza y le solicita que cuando esté listo lo indique a la torre de control en 118.15.

La aeronave Cessna 152, EC-FCH, comenzó a rodar hacia el punto de espera, sobrepasó al CN-235, EC-HAV, y viró a su izquierda para colocarse

detrás de él, siendo sorprendida por el chorro generado por las hélices del CN-235, que estaba realizando la prueba de motores, lo que hizo que la aeronave Cessna 152 picara de morro y clavara el plano derecho en el suelo.

A las 10:15:03 el piloto de un helicóptero que estaba despegando comunicó a la torre de control que había una avioneta que había capotado por detrás del CN-235. Un minuto y medio después, el propio piloto de la Cessna 152 contactó a través de su teléfono móvil con la torre de control, indicando que él se encontraba bien, pero que la aeronave había sufrido daños. El controlador le informó que ya se dirigían hacia allí los servicios de emergencias del Aeropuerto.

A consecuencia del hecho, la aeronave sufrió daños en la hélice y su cono, motor, plano derecho y amortiguador de la rueda de morro, resultando el piloto ileso.



Análisis

Los puntos 4.5.7.5 y 4.5.7.6 del Reglamento de la Circulación Aérea establecen que las torres de control de aeródromo facilitarán a las aeronaves información sobre toda otra aeronave que se halle en el área de maniobras, o cerca de ella, que pueda constituir un peligro. En este sentido, conviene indicar que, según consta en la transcripción de la grabación de las comunicaciones, control de rodadura no advirtió de forma explícita al piloto de la aeronave Cessna 152, que el CN-235 se disponía a realizar una prueba de motores en el punto de espera de la pista 32.

Por otra parte, instantes antes de que el piloto de la Cessna 152 pidiera permiso para dirigirse al punto de espera, la tripulación del CN-235 comunicó con control de rodadura confirmando que iba a hacer pruebas de motor, lo que pudo ser oído por el piloto de la Cessna, ya que estaba a la escucha en esa frecuencia.

Es posible que esta última circunstancia indujera a control a pensar que el piloto de la Cessna ya era consciente de las intenciones del CN-235.

Según declaró el instructor del alumno – piloto de la Cessna 152, el procedimiento que habitualmente utilizan en el despegue consiste en que la aeronave cuando accede a la zona de espera se coloca en el lado de la misma más alejado de la pista para realizar los chequeos prevuelo, y una vez hechos, se dirigen a la pista para despegar. En este caso, el alumno – piloto utilizó dicho procedimiento, a pesar de que le obligaba a colocarse detrás del CN-235. De ello se infiere que, o bien no escuchó la comunicación entre esa aeronave y control de rodadura, y por tanto desconocía lo que iba a hacer el CN-235, o bien no valoró adecuadamente su efecto.

Por otra parte, el CN-235 en lugar de colocarse con el morro apuntando hacia la pista, lo que hubiera permitido que la corriente de aire generada por las hélices saliese rápidamente de la plataforma, se ubicó paralelo a la pista, lo que provocó que el chorro afectase a gran parte de la zona de espera.

De todo lo anterior se puede concluir que este incidente fue causado por la combinación de varios factores. Uno fue el desconocimiento por parte del piloto de la Cessna de que el CN-235 iba a hacer una prueba de motores, o bien la inadecuada valoración del efecto de dicha acción. Y otro fue la inapropiada colocación del CN-235.