

**RESUMEN DE DATOS**

**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Miércoles, 2 de mayo de 2001; 16:40 horas</b>
Lugar	<b>Aeropuerto de Melilla</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-HTK</b>
Tipo y modelo	<b>CESSNA 337 G</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>CONTINENTAL IO-360 G</b>
Número	<b>2</b>

**TRIPULACIÓN**

**Piloto al mando**

Edad	<b>58 años</b>
Licencia	<b>Piloto privado de avión</b>
Total horas de vuelo	<b>1.320 horas</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>14 horas</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			<b>1</b>
Pasajeros			
Otras personas			

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Pata de morro y hélice</b>
Otros daños	<b>Ninguno</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Aviación general – Negocios</b>
Fase del vuelo	<b>Aterrizaje</b>

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1. Reseña del vuelo

A las 15:50 hora local, la aeronave despegó del aeródromo de La Axarquía – Leoni Benabú, ubicado en el término municipal de Vélez-Málaga, con destino el aeropuerto de Melilla.



Cuando la aeronave se encontraba a unas 34 millas del aeropuerto de Melilla contactó con la torre de control del aeropuerto, siendo informado por el controlador que la pista en servicio era la 33, el viento de dirección 300° y 20 nudos de intensidad, visibilidad de más de 10 km y el QNH 1.015 hPa.

Una vez que la aeronave se había incorporado al tramo de viento en cola del circuito de tránsito del aeropuerto de Melilla, el piloto volvió a contactar con el controlador a fin de notificarle su posición. Éste le autorizó el aterrizaje en la pista 33 y volvió a facilitarle información acerca del viento, que en ese momento era de dirección 300° y 15 nudos de intensidad con rachas de 20 nudos.

El piloto puso un «punto» de flap, extendió el tren de aterrizaje y fijó la velocidad de la aeronave en 100 millas por hora. Cuando alcanzó el tramo base puso un «punto» más de flap, manteniendo la velocidad en 100 millas por hora.

Ya en la corta final extendió totalmente los flaps y redujo la velocidad a unas 80 o 90 millas por hora. En ese momento, de acuerdo con la información recogida, había rachas de viento de hasta 24 nudos.

Según la declaración del piloto, en el momento en el que pasaba sobre el umbral de pista, notó como una racha de viento desestabilizaba la aeronave y la desviaba hacia su derecha, lo que le obligó a maniobrar para corregir tal desviación. En ese momento la aeronave se desplomó, cayendo sobre la pista, para a continuación rebotar e irse de nuevo al aire. El piloto indicó que en este rebote oyó el avisador acústico de entrada en pérdida, ante lo cual bajó el morro. En el siguiente contacto con la pista se dobló la pata de morro y la hélice impactó contra el pavimento. El piloto cortó la mezcla de los dos motores, cerró la llave de combustible y cortó batería y magnetos. Entre tanto la aeronave continuó recorriendo la pista hasta que se detuvo, momento en el que el piloto la abandonó por sus propios medios.

El servicio de extinción de incendios acudió al lugar del suceso, si bien no fue precisa su intervención, ya que no hubo incendio ni derrame de combustible.

Inmediatamente después se iniciaron las labores de retirada de la aeronave que duraron unos 20 minutos, durante los cuales la pista permaneció cerrada.



## 1.2. Lesiones a personas

El piloto, único ocupante de la aeronave, resultó ileso.

## 1.3. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió la rotura de la pata de morro y la deformación de las palas de la hélice delantera.

## 1.4. Información sobre la tripulación

### 1.4.1. Piloto

El piloto contaba con una Licencia válida de piloto privado de avión. Su experiencia alcanzaba un total de 1.320 horas, de las cuales 14 eran en el tipo de aeronave que sufrió el incidente.

## 1.5. Información meteorológica

Los METAR's del aeropuerto de Melilla, anterior y posterior a la hora en que tuvo lugar el incidente son los siguientes:

1430 29012KT 230V330 CAVOK 20/09 Q1015

cuyo significado es: hora 14:30 UTC (16:30 hora local), viento de dirección predominante 290° y 12 nudos de intensidad, la dirección del viento es variable abarcando un sector de 100° comprendido entre las direcciones 230° y 330°; sin nubes y visibilidad superior a 10 km; temperatura de 20 °C, punto de rocío 9 °C y QNH de 1.015 hPa.

1500 29016KT 250V320 CAVOK 19/08 Q1014

cuyo significado es: hora 15:00 UTC (17:00 hora local), viento de dirección predominante 290° y 16 nudos de intensidad, la dirección del viento es variable abarcando un sector de 70° comprendido entre las direcciones 250° y 320°; sin nubes y visibilidad superior a 10 km; temperatura de 19 °C, punto de rocío 8 °C y QNH de 1.014 hPa.

Además de ello, se tiene constancia de la información que sobre el viento facilitó el controlador al piloto de la aeronave, en cinco ocasiones, separadas la primera de la última unos 13 minutos. En todas ellas, la dirección del viento se mantuvo constante, 300°, variando su intensidad entre un mínimo 15 nudos a un máximo de 24 nudos.

## 1.6. Comunicaciones

Durante la fase de ruta el piloto mantuvo comunicaciones con dependencias ATS de Málaga, Sevilla y Melilla.

La primera comunicación con esta última se produjo a las 16:23:08 hora local, cuando la aeronave se encontraba a unas 34 millas náuticas del aeropuerto de Melilla. Durante ella, el controlador informó al piloto que el viento era de dirección 300° y 20 nudos de intensidad.

A las 16:32:28 el piloto habló nuevamente con el controlador a fin de informarle de que se encontraba en el tramo de viento en cola. Éste a su vez autorizó al piloto a aterrizar por la pista 33 y le actualizó la información sobre el viento, que en ese momento era de dirección 300°, 15 nudos de intensidad con rachas de 20 nudos.

A las 16:34:49 el controlador volvió a hablar con el piloto a fin de confirmarle los datos del viento, dirección 300° y 23 nudos de intensidad.

Menos de un minuto después, el controlador volvió a hablar con el piloto para actualizarle la información del viento, dirección 300° y 20 nudos de intensidad.

A las 16:36:24 tuvo lugar la última actualización de información de viento, siendo éste en ese momento de dirección 300° y 24 nudos de intensidad.

## 1.7. Información sobre el aeródromo

El aeropuerto de Melilla dispone de una única pista de vuelo, 15-33, de 1.347 metros de longitud y 45 metros de anchura, cuyo pavimento es de hormigón asfáltico.

## 2. CONCLUSIONES

En todas las informaciones que el controlador dio sobre el viento, éste se mantuvo constante en  $300^\circ$ , lo que quiere decir que incidía sobre la pista con un ángulo de  $30^\circ$ . Si tomamos el valor máximo del viento, 24 nudos, y lo descomponemos en dos componentes, una en la dirección del eje de la pista y otra según su transversal, obtenemos que ese viento tenía una componente de cara de 20,78 nudos y otra transversal de 12 nudos, que es inferior al límite que la aeronave Cessna 337 G tiene por viento lateral en aterrizaje, 17 nudos.

Sin embargo, y haciendo uso de la información contenida en los METAR, el viento varió su dirección, por lo que en función de sus cambios, pudo producirse un aumento instantáneo de su componente transversal, que pudo alcanzar un valor próximo al máximo admisible para la operación de aterrizaje de esta aeronave.

A la vista de lo anterior, parece que la causa más probable de este incidente pudo ser, bien la presencia de turbulencia o la existencia de una componente transversal de viento, que pudo oscilar alrededor del valor de diseño para esta aeronave, o una combinación de ambas circunstancias durante la fase final del aterrizaje, que ocasionó un brusco descenso de la aeronave, que no pudo ser corregido por el piloto dada la poca altura que en ese momento mantenía la aeronave sobre el suelo.