

Matrícula: <b>EC-FYU</b>		Año de fabricación: <b>1977</b>		Categoría/peso: <b>2.250 Kg. o menos</b>	
Marca y modelo de la aeronave: <b>CESSNA 172-N</b>					
Número de motores / marca y modelo. <b>1 / LYCOMING O-320-H2AD</b>					
Fecha: <b>28 FEB 2002</b>		Hora local: <b>17:00</b>		Provincia: <b>MALAGA</b>	
Lugar del suceso: <b>AERÓDROMO LA AXARQUÍA</b>					
<b>Lesiones</b>	Muertos	Graves	Leves/Ilesos	Piloto al mando (licencia): <b>PILOTO COMERCIAL, INSTRUCTOR</b>	
Tripulación			<b>2</b>	Edad: <b>37</b>	Total horas de vuelo: <b>1800 horas</b>
Pasajeros				Tipo de operación: <b>AVIACIÓN GENERAL – INSTRUCCIÓN - DOBLE MANDO</b>	
Otros				Fase de operación: <b>ATERRIAJE – RECORRIDO DE ATERRIAJE</b>	
Daños a la aeronave: <b>MENORES</b>				Tipo de suceso: <b>ATERRIAJE DEMASIADO LARGO</b>	

## Descripción del suceso

La aeronave despegó del aeropuerto de Málaga aproximadamente a las 16:00, hora local, para realizar un vuelo de instrucción correspondiente a un curso de instructor, con un alumno y el instructor a bordo. Realizó unos ejercicios básicos sobre la bahía de Torre de Mar y después se dirigió al aeródromo de La Axarquía para realizar ejercicios de tomas y despegues. La pista que se decidió emplear fue la 13. Tras 2 aproximaciones frustradas, en el tercer intento la aeronave tomó tierra, saliéndose por el extremo final de la pista y golpeando contra la valla de protección del aeródromo que se encuentra a continuación de la pista.



La aeronave sufrió daños en la hélice y en el cono de la misma, así como la rotura del parabrisas. En la recuperación sufrió otros daños, como el desgarró en el alerón derecho.

Los ocupantes resultaron ilesos.

La valla del aeródromo resultó vencida en un tramo de 4 metros aproximadamente.

## Investigación

El instructor afirma en su declaración, entre otras cosas, que:

Utilizaron la pista 13 porque, aunque los vientos eran flojos y de dirección cambiante, la situación meteorológica favorecía el uso de esta pista. Se realizaron 2 aproximaciones en las que la aeronave quedó alta y con exceso de velocidad, en ambos casos el alumno decidió frustrar siendo apoyado por el instructor. En la tercera aproximación, la aeronave estaba con una altura más corregida y con una velocidad de unos 8 nudos por encima de la adecuada para ese punto que es de unos 70 nudos. A la vista de la situación y evaluando la pista disponible, el instructor decidió efectuar la toma completa en vez de realizar motor y al aire,



comunicándose al alumno mediante la expresión “nos quedamos”. La toma fue larga y cuando la aeronave había perdido velocidad y se encontraba asegurada en pista el alumno metió gases a tope en el convencimiento de que iba a ser una toma y despegue. El instructor evaluó que la pista remanente era insuficiente para un despegue seguro y decidió abortar la maniobra. El instructor corto gases y aplicó frenos inmediatamente pero la pista remanente resultó insuficiente para detener la aeronave, por lo que ésta salió por el final de la pista tal



como se indica en la descripción del suceso. La frenada resultó más larga de lo esperable por la presencia de una racha de viento en cola y por la contaminación existente al final de la pista, debida al barro y arena que dejan los vehículos que la cruzan.

El punto de contacto con la pista estuvo hacia la mitad de la pista disponible, quedando unos 350 metros para el final de la misma.

El punto de contacto con la pista estuvo hacia la mitad de la pista disponible,

En la pista se aprecian huellas de una frenada enérgica en los 100 metros finales aproximadamente.

La pista de este aeródromo tiene una longitud de 1090 metros, estando el umbral de la cabecera 13 desplazado 387 metros a causa de la presencia de 2 líneas de alta tensión cerca del umbral.

### **Conclusiones**

La causa más probable del incidente fue una combinación de toma larga y malentendido sobre la maniobra a realizar entre el instructor y el alumno.

### **Recomendaciones de seguridad**

Este incidente presenta ciertas analogías en su desarrollo y conclusiones con el tratado en este Boletín con la referencia IN-002/2002. Consecuentemente, se considera que a este incidente le son de aplicación las recomendaciones formuladas en el mencionado suceso.