

**RESUMEN DE DATOS**

**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Jueves, 29 de mayo de 2003; 14:15 horas</b>
Lugar	<b>En ruta Barcelona-Málaga</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-HRO</b>
Tipo y modelo	<b>CESSNA 550 B</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>PRATT &amp; WHITNEY PW-530-A</b>
Número	<b>2</b>

**TRIPULACIÓN**

**Piloto al mando**

Edad	<b>38 años</b>
Licencia	<b>Piloto transporte línea aérea (ATPL)</b>
Total horas de vuelo	<b>7.500 horas</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>1.600 horas</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			<b>3</b>
Pasajeros			<b>4</b>
Otras personas			

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Ninguno</b>
Otros daños	<b>Ninguno</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Transporte público de pasajeros – Taxi aéreo</b>
Fase del vuelo	<b>En ruta</b>

## 1. DESCRIPCIÓN DEL SUCESO

Con la aeronave Cessna 550-B, de matrícula EC-HRO, se efectuaba el vuelo EXU-2159, entre Barcelona-Málaga, el día 29 de mayo de 2003.

De acuerdo con la información suministrada por la tripulación, después de haber pasado el punto de la ruta Ebrox y establecidos a nivel de vuelo 290, aproximadamente a las 14:15 hora local, apareció en el lado derecho de la cabina de vuelo un fuerte olor y humo blanco. Asociado a este humo no se activaron avisos luminosos ni desconexión de interruptores automáticos («breakers»).

Ante esta situación se procedió a leer la lista de emergencia correspondiente, se utilizaron las máscaras de oxígeno y se solicitó a control el aterrizaje en el aeropuerto de Reus. El humo se disipó a los pocos minutos

Poco después fueron autorizados y procedieron al aterrizaje en la pista 07, efectuando éste sin novedad a las 14:25 horas. Las condiciones de visibilidad y nubes eran “Cavok” y el viento estaba en calma. La aproximación a la pista se hizo visual y con procedimientos normales.

Después de abandonar la pista y parado los motores, procedieron a la evacuación del pasaje y tripulación sin incidencias. La aeronave fue remolcada posteriormente hasta la plataforma de hangares.

## 2. INVESTIGACIÓN

La observación del humo saliendo de detrás del panel de instrumentos del lado derecho y el olor parecido al de cortocircuito eléctrico, y que aún permanecía en cabina, fueron datos que dirigieron a los técnicos del operador que llegaron a Reus dos horas después del aterrizaje del avión. Como resultado de la inspección se apreció que la única fuente de olor era uno de los ventiladores internos de la parte trasera de la pantalla de navegación del puesto de pilotaje derecho.

Se inspeccionó visualmente todo el cableado, se desmontaron los equipos y se mantuvieron en funcionamiento en el avión varias horas para comprobar su comportamiento. Se confirmó que la causa del humo había sido el cortocircuito de un ventilador integrado en la pantalla de navegación referida.

La pantalla de navegación era de la marca Honeywell, P/N:7014300-901, instalada en septiembre de 2000, fecha de fabricación de la aeronave, e igual a otras dos unidades más instaladas en la cabina. El mantenimiento para ese componente está definido como «on condition». Esta unidad fue enviada al fabricante para investigación de las causas que ocasionaron el cortocircuito de uno de sus ventiladores.

Por otra parte, las indicaciones de la pantalla no se vieron afectadas por el problema, ya que el equipo siguió funcionando correctamente a pesar de este fallo al disponer de ventilación redundante.

Al día siguiente se obtuvo del fabricante de dicho equipo una unidad de repuesto y se instaló al día siguiente en el avión. Se realizaron las pruebas funcionales en tierra con resultado satisfactorio y posteriormente un vuelo de prueba y traslado a Barcelona, también con resultado positivo. Después de dicho vuelo, la aeronave quedó apta para el servicio.