

# CIAIAC

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN  
DE **A**CCIDENTES  
E **I**NCIDENTES DE  
**A**VIACIÓN **C**IVIL

## Informe técnico IN-012/2015

Incidente ocurrido el 27 de abril de 2015, entre las aeronaves Piper PA-28R-180, matrícula EC-HNN, operada por Aerotec Escuela de Pilotos, SL, y Piper PA-28-161, matrícula EC-JCI, del Aeroclub de Sevilla, en el aeropuerto de Sevilla



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Informe técnico

## IN-012/2015

---

**Incidente ocurrido el 27 de abril de 2015, entre las aeronaves Piper PA-28R-180, matrícula EC-HNN, operada por Aerotec Escuela de Pilotos, SL, y Piper PA-28-161, matrícula EC-JCI, del Aeroclub de Sevilla, en el aeropuerto de Sevilla**



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN  
DE ACCIDENTES E INCIDENTES  
DE AVIACIÓN CIVIL

Edita: Centro de Publicaciones  
Secretaría General Técnica  
Ministerio de Fomento ©

NIPO: 161-15-003-X

Diseño y maquetación: Phoenix comunicación gráfica, S. L.

---

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

Tel.: +34 91 597 89 63  
Fax: +34 91 463 55 35

E-mail: [ciaiac@fomento.es](mailto:ciaiac@fomento.es)  
<http://www.ciaiac.es>

C/ Fruela, 6  
28011 Madrid (España)

## **Advertencia**

El presente Informe es un documento técnico que refleja el punto de vista de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil en relación con las circunstancias en que se produjo el evento objeto de la investigación, con sus causas probables y con sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el art. 5.4.1 del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional; y según lo dispuesto en los arts. 5.5 del Reglamento (UE) n.º 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010; el art. 15 de la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea; y los arts. 1, 4 y 21.2 del R.D. 389/1998, esta investigación tiene carácter exclusivamente técnico y se realiza con la finalidad de prevenir futuros accidentes e incidentes de aviación mediante la formulación, si procede, de recomendaciones que eviten su repetición. No se dirige a la determinación ni al establecimiento de culpa o responsabilidad alguna, ni prejuzga la decisión que se pueda tomar en el ámbito judicial. Por consiguiente, y de acuerdo con las normas señaladas anteriormente la investigación ha sido efectuada a través de procedimientos que no necesariamente se someten a las garantías y derechos por los que deben regirse las pruebas en un proceso judicial.

Consecuentemente, el uso que se haga de este Informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.



## Índice

<b>Abreviaturas</b> .....	vi
<b>Sinopsis</b> .....	vii
<b>1. Información factual</b> .....	1
1.1. Antecedentes del vuelo .....	1
1.2. Lesiones personales .....	1
1.3. Daños a las aeronaves .....	2
1.4. Otros daños .....	2
1.5. Información sobre el personal .....	2
1.5.1. Información sobre la tripulación de la aeronave con matrícula EC-HNN .....	2
1.5.2. Información sobre la tripulación de la aeronave con matrícula EC-JCI .....	2
1.5.3. Información sobre el personal de control .....	3
1.6. Información sobre la aeronaves .....	3
1.6.1. Información sobre la aeronave de matrícula EC-HNN .....	3
1.6.2. Información sobre la aeronave de matrícula EC-JCI .....	3
1.7. Información meteorológica .....	4
1.8. Ayudas para la navegación .....	4
1.9. Comunicaciones .....	4
1.10. Información de aeródromo .....	7
1.11. Registradores de vuelo .....	8
1.12. Información sobre los restos de la aeronave siniestrada y el impacto .....	8
1.13. Información médica y patológica .....	9
1.14. Incendio .....	9
1.15. Aspectos relativos a la supervivencia .....	9
1.16. Ensayos e investigaciones .....	9
1.16.1. Testimonio del piloto de la aeronave EC-JCI .....	9
1.16.2. Testimonio del controlador de torre .....	9
1.16.3. Formulario de incidencia ATM .....	10
1.17. Información sobre organización y gestión .....	10
1.18. Información adicional .....	10
1.19. Técnicas de investigación útiles o eficaces .....	10
<b>2. Análisis</b> .....	11
<b>3. Conclusiones</b> .....	13
3.1. Constataciones .....	13
3.2. Causas/factores contribuyentes .....	13
<b>4. Recomendaciones de seguridad operacional</b> .....	15

### Abreviaturas

00° 00' 00"	Grados, minutos y segundos (sexagesimal)
00 °C	Grado(s) centígrado(s)
AESA	Agencia Española de Seguridad Aérea
AIP	Publicación de información aeronáutica («Aeronautical Information Publication»)
ATM	Gestión de tránsito aéreo («Air Traffic Management»)
cm	Centímetro(s)
CPL(A)	Licencia de piloto comercial de avión («Comercial Pilot License (Aircraft)»)
FI(A)	Habilitación de instructor de vuelo de avión («Flight Instructor (Aircraft)»)
ft	Pie(s)
h	Hora(s)
hPa	Hectopascal(es)
IR(A)	Habilitación de vuelo instrumental de avión («Instrumental Rating (Aircraft)»)
km	Kilómetro(s)
kt	Nudo(s)
LEZL	Código OACI del aeropuerto de Sevilla
m	Metro(s)
MEP	Habilitación de avión multimotor («Multi Engine Piston»)
MHz	Megahercio(s)
PPL(A)	Licencia de piloto privado de avión («Private Pilot License (Aircraft)»)
QNH	Reglaje de la subescala del altímetro para obtener elevación estando en tierra («Atmospheric Pressure (Q) at Nautical Height»)
SEP	Habilitación de avión monomotor («Single Engine Piston»)
UTC	Tiempo Universal Coordinado



## Sinopsis

### Aeronave EC-HNN

Propietario y operador:	Aerotec Escuela de Pilotos, SL
Aeronave:	Piper PA-28R-180
Personas a bordo:	2 tripulantes, ilesos
Tipo de vuelo:	Aviación general – Vuelo de instrucción – Doble mando
Fase del vuelo:	Rodaje – Rodaje hacia la pista

### Aeronave EC-JCI

Operador:	Aeroclub de Sevilla
Aeronave:	Piper PA-28-161
Personas a bordo:	1 tripulante, ileso
Tipo de vuelo:	Aviación general – Privado
Fase del vuelo:	Rodaje – Rodaje hacia la pista

Fecha y hora del incidente: 27 de abril de 2015; a las 12:02 h local<sup>1</sup>

Lugar del incidente: Aeropuerto de Sevilla

Fecha de aprobación: 26 de octubre de 2015

### Resumen del incidente

Durante la maniobra, autorizada por el controlador aéreo, de entrada en la pista de vuelo desde el punto de espera, la aeronave Piper PA-28-161, matrícula EC-JCI, colisionó con la aeronave Piper PA-28R-180, matrícula EC-HNN, que la precedía en la posición junto a la barra de parada de la pista 27 del aeropuerto de Sevilla; la primera golpeó con la punta izquierda del ala en la punta derecha del ala de la segunda.

A continuación, la aeronave EC-HNN volvió a plataforma para valorar los daños y la aeronave EC-JCI continuó con el despegue y retornó transcurridos 45 minutos.

El informe establece que la causa del incidente fue el error de apreciación, por parte del piloto de la aeronave EC-JCI, de la distancia que le separaba de la aeronave EC-HNN y que se encontraba por delante en el punto de espera de la calle de rodaje HP4.

Se considera factor contribuyente del incidente la premura del piloto de la aeronave EC-JCI por iniciar el vuelo.

---

<sup>1</sup> Todas las referencias horarias indicadas en este informe se realizan en la hora local, salvo que se especifique lo contrario. Para obtener la hora UTC es necesario restar 2 horas a la hora local.



## 1. INFORMACIÓN FACTUAL

### 1.1. Antecedentes del vuelo

El lunes 27 de abril de 2015, la aeronave Piper PA-28R-180, con matrícula EC-HNN, se disponía a realizar un vuelo de instrucción con un instructor y un alumno piloto a bordo. La aeronave rodó hasta el punto de espera de la pista 27 en la calle HP4 donde se posicionó en el eje de la calle de rodaje.

Simultáneamente, la aeronave Piper PA-28-161, con matrícula EC-JCI se disponía a realizar un vuelo privado con sólo el piloto a bordo. La aeronave rodó hasta el punto de espera de la pista 27 donde se posicionó en segundo lugar, tras la aeronave EC-HNN.

El piloto de la segunda aeronave notificó «listo salida» tras lo cual el controlador le autorizó a entrar y mantener en la pista 27. El piloto al maniobrar para entrar en pista golpeó con la punta del semi ala izquierda a la aeronave que se encontraba en primer lugar. La tripulación del EC-HNN notificó a torre que habían notado un impacto en la punta de la semi ala derecha al sobrepasarles la otra aeronave. El controlador de torre preguntó al piloto de la aeronave EC-JCI si había golpeado al precedente en el punto de espera. Éste dijo no haber notado nada y despegó.

La tripulación del EC-HNN solicitó volver a plataforma para evaluar los daños.

Ambas aeronaves presentaban roces en las puntas de los planos.

### 1.2. Lesiones personales

#### EC-HNN

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total en la aeronave	Otros
Muertos				
Lesionados graves				
Lesionados leves				No se aplica
Ilesos	2		2	No se aplica
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>		<b>2</b>	

### EC-JCI

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total en la aeronave	Otros
Muertos				
Lesionados graves				
Lesionados leves				No se aplica
llesos	1		1	No se aplica
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>		<b>1</b>	

### 1.3. Daños a las aeronaves

Ambas aeronaves presentaban rozaduras en la punta de los planos con que se golpearon. La aeronave EC-HNN también presentaba daños en el encastre del semi ala derecho.

### 1.4. Otros daños

No se produjeron daños de ningún otro tipo.

### 1.5. Información sobre el personal

#### 1.5.1. Información sobre la tripulación de la aeronave con matrícula EC-HNN

El instructor, de nacionalidad española y 26 años de edad, tenía licencia de piloto comercial CPL(A) expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), con las habilitaciones de multimotor MEP, válida hasta el 31 de diciembre de 2015, de monomotor SEP, válida hasta el 30 de septiembre de 2016, de vuelo instrumental IR(A), válida hasta el 31 de diciembre de 2015, y de instructor FI(A), válida hasta el 30 de noviembre de 2017. El reconocimiento médico clase 1 también estaba en vigor hasta el 3 de septiembre de 2015. Su experiencia era de 352 h, de las cuales 66:12 h las había realizado en el tipo.

El alumno piloto tenía 26 años, y estaba realizando el curso para la obtención de la licencia de piloto de comercial de avión CPL(A). El reconocimiento médico clase 1 estaba en vigor hasta el 20 de mayo de 2015.

#### 1.5.2. Información sobre la tripulación de la aeronave con matrícula EC-JCI

El piloto, de nacionalidad española y 50 años de edad, tenía licencia de piloto privado PPL(A) expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea con las habilitaciones de

monomotor SEP, válida hasta el 30 de junio de 2015, y de vuelo nocturno (NIGHT). El reconocimiento médico expiraba el 15 de septiembre de 2016. Su experiencia total de vuelo era de 107 h, de las cuales 53 h fueron realizadas en el mismo tipo de aeronave.

### **1.5.3. Información sobre el personal de control**

El controlador de torre, de nacionalidad española y 32 años de edad, tenía licencia de controlador con fecha de emisión inicial del 5 de agosto del 2011 por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. En la fecha del incidente tenía las habilitaciones de controlador de torre, rodadura y radar válidas hasta el 26 de agosto de 2015, y el reconocimiento médico en vigor hasta el 21 de octubre de 2016.

## **1.6. Información sobre las aeronaves**

### **1.6.1. Información sobre la aeronave de matrícula EC-HNN**

La aeronave Piper PA-28R-180, de matrícula EC-HNN y número de serie 28R-30184, estaba equipada con un motor Lycoming IO-360-B1E con número de serie RL-8013-51A. Contaba con un certificado de aeronavegabilidad, expedido por AESA, en vigor hasta el 15 de abril de 2016. La última revisión de mantenimiento correspondió a una revisión de 100 h, efectuada el 26 de diciembre de 2014, cuando la aeronave tenía 6.447:36 h. Esta revisión consta de 161 puntos en los que se revisan partes del conjunto de la hélice, del motor, del fuselaje y empenaje de cola, del ala, del tren de aterrizaje, de los controles del avión, del interior de la cabina y de los indicadores situados en la misma de acuerdo al programa de mantenimiento Piper-28R-180 Ed. 1, Rev. 2d de fecha 24/06/2014, aprobado por AESA.

En el momento del incidente la aeronave tenía 6.479:24 h y el motor 2.631:24 h.

La envergadura es de 10,66 m, el largo es de 7,32 m y el alto de 2,22 m.

### **1.6.2. Información sobre la aeronave de matrícula EC-JCI**

La aeronave Piper PA-28-161, de matrícula EC-JCI y número de serie 28-8316044, estaba equipada con un motor Lycoming O-320-D3G con número de serie L-15922-39A. Contaba con un certificado de aeronavegabilidad, expedido por AESA en vigor hasta el 7 de marzo de 2016. La última revisión de mantenimiento correspondió a una revisión de 50 h, efectuada el 6 de marzo de 2015, cuando la aeronave tenía 11.725:09 h. Esta revisión consta de 61 puntos en los que se revisan partes del conjunto de la hélice, del motor, del fuselaje y empenaje de cola, del ala, del tren de aterrizaje, de los controles del avión, del interior de la cabina y de los indicadores situados en la misma

de acuerdo al programa de mantenimiento PM-PA28-JCI E. 1, Rev. 3 de 20/02/2015, aprobado por AESA.

En el momento del incidente la aeronave tenía 11.730:07 h y el motor 389:39 h.

La envergadura es de 10,66 m, el largo es de 7,25 m y el alto de 2,22 m.

### 1.7. Información meteorológica

Según los datos facilitados por la Agencia Estatal de Meteorología, la situación en el aeropuerto de Sevilla a las 12:00 h era de viento de 250° de dirección, variable de 210° a 300° con intensidad de 7 kt, visibilidad en superficie mayor de 10 km, con nubes dispersas a 3.000 ft, 18 °C de temperatura, 12 °C de punto de rocío. QNH, 1.017 hPa. Sin cambios significativos.

### 1.8. Ayudas para la navegación

No aplica.

### 1.9. Comunicaciones

Las comunicaciones que se detallan a continuación se realizaron entre las dependencias de rodadura (frecuencia 121.70 MHz) y torre de control (frecuencia 118.10 MHz) del aeropuerto de Sevilla y las aeronaves EC-HNN (Aerotec 672) y EC-JCI.

Hora	Estación	Texto
11:41:21	EC-HNN	Sevilla, Aerotec 672
	121.70	Station calling say again
11:41:42	EC-HNN	Sevilla ground muy buenas tardes, Aerotec 672
	121.70	Aerotec 672, Sevilla tower
	EC-HNN	Aerotec 672 on general aviation apron with information x-ray request taxi
11:42:03	121.70	Aerotec 672 le llamo
11:42:50	121.70	Aerotec 672 torre
	EC-HNN	Adelante para el 672
	121.70	Aerotec 672 autorizado a vuelo visual, responde 0736 QNH 1017
	EC-HNN	Respondiendo 0736 con QNH 1017 Aerotec 672
	121.70	EC-JCI, torre

Hora	Estación	Texto
11:48:21	EC-JCI	Sevilla rodadura buenos días EC-JCI
	121.70	EC-JCI rodadura muy buenos días, <i>Interferencias...</i> 772 y notifique intenciones
11:48:44	EC-JCI	¿Puede repetir EC-JCI?
	121.70	ECI pista en uso 27 QNH 1017 responda 0772 y notifique intenciones
	EC-JCI	QNH 1017 responder 0772, pista 27 será salida por november EC-JCI
	121.70	ECI recibido, notifique listo rodar
11:49:29	121.70	Aerotec 672 ruede punto de espera pista 27 HP4
11:49:48	121.70	<i>Interferencias...</i> de la pista 27 HP4
	EC-HNN	¿Puede repetir <i>interferencias...</i> 672?
	121.70	Aerotec 672 ... <i>interferencias...</i> ruede punto de espera HP4... <i>interferencias</i>
	EC-HNN	HP4 672
	EC-JCI	EC-JCI rodar a HP4, 27
	121.70	EC-JCI ruede punto de espera pista 27 HP4
	EC-JCI	<i>Ruido-</i> Eh, rodar a punto de espera HP4, 27 EC-JCI
11:54:49	121.70	Aerotec 672 cuando esté listo llame torre 118.1
	EC-HNN	Llamaremos listos salida Aerotec 672
11:57:03	121.70	EC-JCI cuando esté listo llame torre 118.1 hasta luego
	EC-JCI	Sevilla rodadura EC-JCI en HP4 27 listos salida
	121.70	EC-JCI torre ¿cómo me recibe?
11:57:33	121.70	EC-JCI torre ¿cómo me recibe?
11:57:42	121.70	EC-JCI torre de Sevilla
11:57:55	EC-JCI	Sevilla rodadura EC-JCI HP4, 27 listos salida
	121.70	EC-JCI ¿me recibe?
11:58:16	121.70	EC-JCI, torre
11:58:37	121.70	EC-JCI, torre
11:58:46	EC-HNN	Sevilla ground, Aerotec 672 on HP4 ready for departure
	121.70	Aerotec 672 contact tower 118.1
	EC-HNN	tower 118.1, Aerotec 672
11:56:49	118.10	EC-JCI, torre de Sevilla

## Informe técnico IN-012/2015

Hora	Estación	Texto
11:58:29	EC-JCI	EC-JCI para torre
	118.10	EC-JCI, Sevilla
	EC-JCI	EC-JCI HP4, 27 listos salida
	118.10	Recibido mantenga corto de pista 27 ECI
	EC-JCI	Mantener corto de pista 27 ECI
	EC-HNN	Sevilla tower, Aerotec 672 HP4 ready for departure
	118.10	Aerotec 672 roger, hold short of runway 27 and report intentions after departure
	EC-HNN	Holding point at... holding short runway 27 and we will proceed to sierra point, Aerotec 672
	118.10	Roger 672, I call you back
12:02:43	118.10	EC-JCI entre y mantenga pista 27
	EC-JCI	Entrar y mantener pista 27 EC-JCI
12:02:49	EC-HNN	Sevilla el Aerotec 672 estamos en HP4 en una posición más adelantada que el JCI
	118.10	Aerotec 672 hold short of runway 27
	EC-HNN	Aerotec 672 el tráfico precedente nos acaba de golpear con una de las alas al pasar por HP4
	118.10	EC-JCI ¿ha golpeado usted al precedente en el punto de espera?
	EC-JCI	Negativo EC-JCI
	ECHNN	De negativo nada, nos acaba de dar el plano derecho
	EC-JCI	Bueno luego se verá, pero yo no he notado absolutamente nada
12:04:02	118.10	Aerotec 672 ¿necesita volver a parking para comprobaciones?
	EC-HNN	Por supuesto Aerotec 672
	118.10	Aerotec 672 recibido, llame rodadura 21.7
	EC-HNN	21.7 Aerotec 672
	118.10	EC-JCI ¿usted necesita volver a parking para comprobaciones?
	EC-JCI	Negativo EC-JCI
	118.10	EC-JCI viento 270, 10 nudos, pista 27 autorizado a despegar
	EC-JCI	Pista 27 autorizado a despegar EC-JCI
12:05:31	118.10	EC-JCI notifique november mil pies o inferior
	EC-JCI	Notificaré november mil pies o inferior ECI
12:08:25	EC-JCI	Sevilla torre EC-JCI sobre punto november mil pies para cambio de frecuencia
	118.10	ECI contacte con aproximación 20.8



Hora	Estación	Texto
12:09:04	118.10	¿Copió ECI?
12:04:23	EC-HNN	Sevilla rodadura Aerotec 672
	121.7	Aerotec 672 rodadura
	EC-HNN	Nos encontramos en HP4 pista 27 necesitamos volver al parking
	121.7	Aerotec 672 rueda a aviación general por puerta 1
	EC-HNN	Aviación general por puerta 1 Aerotec 672

### 1.10. Información de aeródromo

El aeropuerto de Sevilla (LEZL) cuenta con una pista de vuelos con las designaciones 09 y 27, cuya elevación es de 111 ft. Según la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) la anchura de la calle de rodaje es de 23 m. Se han realizado mediciones del punto de espera HP4 y en este punto, situado en curva, la anchura es de 28 m. La distancia desde el borde de la calle de rodaje hasta el límite de la zona asfaltada es de 11,5 m.

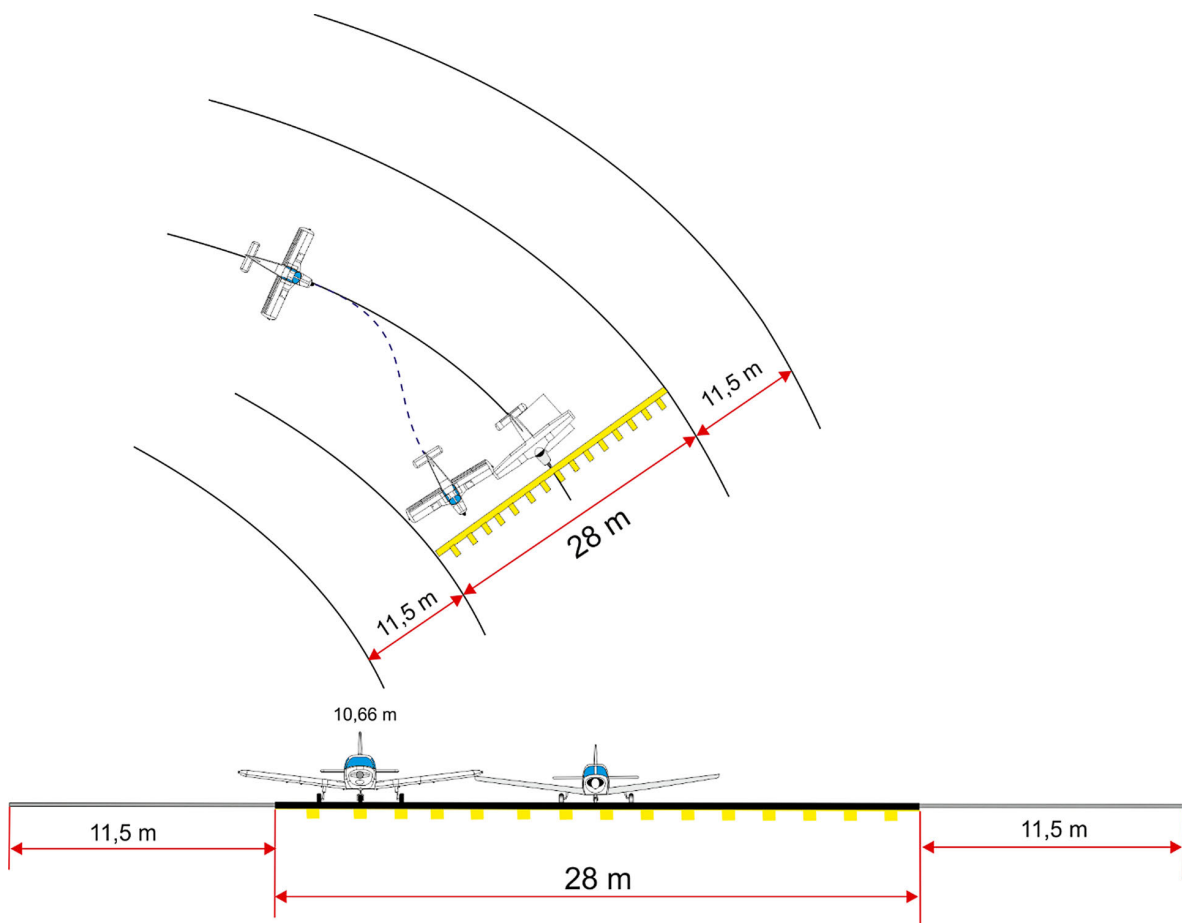


Figura 1. Croquis del incidente

### 1.11. Registradores de vuelo

No aplicable.

### 1.12. Información sobre los restos de la aeronave siniestrada y el impacto

La aeronave EC-HNN sufrió daños en la punta del semi ala derecho y en el encastre del plano derecho.



Figura 2. Daños en la aeronave EC-HNN

La aeronave EC-JCI sufrió daños en el intradós del semi ala izquierda.



Figura 3. Daños en la aeronave EC-JCI

### **1.13. Información médica y patológica**

No aplicable.

### **1.14. Incendio**

No aplicable.

### **1.15. Aspectos relativos a la supervivencia**

No aplicable.

### **1.16. Ensayos e investigaciones**

#### **1.16.1. *Testimonio del piloto de la aeronave EC-JCI***

El piloto manifestó que ese día iba a realizar un vuelo visual local como parte de las horas necesarias para revalidar la habilitación de monomotor SEP. Estaba parado en el punto de espera HP4 de la pista 27 y cuando terminó la prueba de motor pidió autorización a torre para despegar y con autorización de despegue sobrepasó a la aeronave que le precedía, que estaba parada en el mismo punto de espera, HP4. Al sobrepasarla su semi ala izquierda coincidió con el ala derecha de la otra aeronave en unos 30 cm, rozando el plano bajo de su ala con el superior de la otra.

#### **1.16.2. *Testimonio del controlador de torre***

El controlador manifestó que el primero que llamó listo para salida fue la aeronave EC-JCI, y fue el que le dio prioridad para que saliese. Cuando el EC-HNN llamó diciendo que estaba antes en el punto de espera, el otro tráfico ya estaba a su lado, por lo que le instruyó para que mantuviera posición.

El punto de espera HP4 es muy amplio y nunca ha habido un problema de que no cupiesen dos tráficos ligeros uno al lado del otro. El EC-JCI tampoco indicó que no tuviese espacio para pasar, y desde Torre la perspectiva no era buena, al estar muy alejados del punto de espera.

Al notificar la aeronave EC-HNN que le habían tocado con el ala, preguntó a ambos tráficos si deseaban volver al estacionamiento a comprobar los posibles daños. El EC-HNN dijo que sí, que volvía, y el EC-JCI dijo que deseaba continuar con su vuelo, así que se le autorizó a despegar.

### **1.16.3. Formulario de incidencia ATM**

El mismo día del incidente el controlador relleno un formulario de incidencia de gestión del tránsito aéreo.

En este informe el controlador reflejaba el impacto entre las dos aeronaves, con una posterior llamada del «coche amarillo» notificando los daños sufridos por la aeronave de matrícula EC-HNN. Tras esta llamada el controlador de torre se pone en contacto con el controlador de aproximación para que localice a la aeronave de matrícula EC-JCI y ésta regrese al aeropuerto para comprobar si ha sufrido algún desperfecto.

La aeronave aterriza a las 12:50 h, 25 minutos después del aviso del controlador.

### **1.17. Información sobre organización y gestión**

No aplicable.

### **1.18. Información adicional**

No aplicable.

### **1.19. Técnicas de investigación útiles o eficaces**

Se consultó con controladores experimentados cuál era el procedimiento habitual a la hora de dar la autorización de despegue a las aeronaves. La respuesta señala que lo usual es autorizar el despegue siguiendo el orden en el que éstas notifican que están listas para la salida.

## 2. ANÁLISIS

La audición y la transcripción del registro de las conversaciones mantenidas en la frecuencia de rodadura y de local ponen de manifiesto la premura del piloto de la aeronave EC-JCI.

Se verifica en diferentes momentos cómo la frecuencia de rodadura es obstruida en un intento de contactar con el controlador mientras ésta estaba ocupada con otras aeronaves. Además, en algún momento no colaciona las instrucciones recibidas por control, colaciona cuando él no es el destinatario de la comunicación o no responde a los intentos de comunicación del controlador.

En relación con la maniobra de adelantamiento que llevó a cabo a la aeronave que le precedía en el punto de espera de la calle HP4, cabe entender que se produjera por error en la apreciación de la distancia que les separaba lateralmente, a pesar de que las dimensiones de la calle de rodaje si facilitan la maniobra. No obstante, una vez informado de la colisión por el controlador de la posición de local, el piloto debería haber vuelto a plataforma ante la incertidumbre de los daños que pudieran haberse ocasionado y del estado de aeronavegabilidad en que pudo quedar la aeronave.

Finalmente, la demora en el tiempo de regreso al aeropuerto tras ser advertido por el controlador de aproximación, redundaba en la falta de seguridad con que se condujo en la operación por el piloto de la aeronave EC-JCI.



### **3. CONCLUSIONES**

#### **3.1. Constataciones**

- La tripulación de la aeronave EC-HNN disponía de licencias en vigor y estaban habilitados para el vuelo. Asimismo, sus certificados médicos eran válidos y estaban en vigor.
- El piloto de la aeronave EC-JCI tenía su licencia en vigor y estaba habilitado para el vuelo. Asimismo, su certificado médico era válido y estaba en vigor.
- La aeronave EC-HNN estaba en la primera posición del punto de espera de la calle de rodaje HP4 y la EC-JCI en segunda posición.
- El controlador de la posición de local autorizó al EC-JCI a entrar y mantener posición a la pista 27 del aeropuerto de Sevilla.
- La aeronave EC-JCI golpeó a la aeronave EC-HNN cuando la adelantaba en el punto de espera de la calle de rodaje HP4 del aeropuerto.
- La tripulación de la aeronave EC-HNN retornó a la plataforma de estacionamiento para evaluar los daños.
- El piloto de la aeronave EC-JCI, tras ser advertido de lo ocurrido, continuó con el vuelo que tenía programado.

#### **3.2. Causas/factores contribuyentes**

La causa probable del incidente fue el error de apreciación de la distancia por el piloto de la aeronave EC-JCI, al sobrepasar a la aeronave EC-HNN que se encontraba por delante en el punto de espera de la calle de rodaje HP4.

Se considera factor contribuyente del incidente la premura del piloto por iniciar el vuelo.





#### **4. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

Ninguna.

