

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Domingo, 26 de noviembre de 2000; 11:00 horas
Lugar	En el mar a 1.000 m de la costa, Muchamiel (Alicante)

AERONAVE

Matrícula	EC-EGN
Tipo y modelo	CESSNA T-210-M
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	TELEDYNE CONTINENTAL TSIO-520-R
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	47 años
Licencia	Piloto privado de avión
Total horas de vuelo	700 horas
Horas de vuelo en el tipo	300 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			4
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Destruida
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Privado
Fase del vuelo	Aproximación

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

La aeronave realizaba un vuelo local con origen y destino en el Aeródromo de Muchamiel (Alicante). Cuando se disponía a entrar en el circuito de tránsito de dicho aeródromo, sufrió una parada de motor que obligó al piloto a realizar un amerizaje de emergencia a unos 1.000 m de la costa.

Los cinco ocupantes de la aeronave resultaron ilesos y pudieron evacuar la aeronave por sus propios medios. Fueron rescatados por una lancha neumática que se encontraba en los alrededores del lugar de amerizaje y cuyos ocupantes habían observado la maniobra de la aeronave.

La aeronave resulto muy dañada por la acción del mar al permanecer sumergida durante tres días antes de ser recuperada. Los daños en el amerizaje fueron reducidos.

Los informes meteorológicos (METAR) del Aeropuerto de Alicante indican que la situación meteorológica a lo largo de la mañana había sido de vientos del oeste, con una temperatura en superficie de entre 21 y 23 °C y con una temperatura de punto de rocío de 9 °C. Dada la proximidad entre el Aeropuerto de Alicante y el Aeródromo de Muchamiel estos datos se consideran aplicables al lugar del accidente.

1.2. Ensayos e investigaciones

1.2.1. Inspección de los restos de la aeronave

Había combustible en los dos depósitos de la aeronave.

El motor se recuperó en buen estado, se procedió a su limpieza y sin cambiar ningún elemento se realizó una prueba funcional. En esta prueba el motor arrancó y funcionó correctamente.

1.2.2. Declaración del piloto

Sobre las 11:00 locales y cuando se encontraba a unos 1.000 pies de altitud realizó la última comunicación con la torre del Aeropuerto de Alicante. A continuación estableció comunicación con el Aeródromo de Muchamiel en la frecuencia del aeródromo (123.50 MHz).

Instantes después se produjo una pérdida total de potencia, aunque la hélice siguió girando, y tras comprobar los instrumentos de motor, cambió el selector de combusti-

ble al depósito izquierdo cuyo aforador marcaba que contenía la mitad de su capacidad. Siguió el procedimiento establecido para rearrancar el motor en caso de parada en vuelo sin conseguir que el motor volviera a funcionar.

Tras comprobar que durante este intento la aeronave había descendido hasta los 600 pies de altitud, informó a los pasajeros de la parada de motor y les indicó el procedimiento de salida de la aeronave. Desbloqueó y abrió las dos puertas de la aeronave para evitar que pudieran quedar bloqueadas por una deformación estructural en el momento del amerizaje.

Desde la pérdida de potencia hasta el amerizaje final considera que pudieron transcurrir aproximadamente 40 segundos.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

No se encontró ningún indicio de problema mecánico en el motor ni el mismo mostró síntomas de malfuncionamiento previos a la pérdida de potencia. Había también suficiente combustible en ambos depósitos. Por los datos meteorológicos disponibles es poco probable que se produjera formación de hielo en el carburador.

No puede descartarse completamente una interrupción momentánea en el suministro de combustible al motor debido a alguna obstrucción en las líneas de alimentación. Esta hipótesis no fue posible comprobarla puesto que en la limpieza que se llevó a cabo para eliminar la acción agresiva del mar se perderían los elementos de prueba que pudieran haber existido. Puede pensarse también en un error en la actuación de los mandos de control de motor, de hélice o de alimentación de combustible que ocasionaran la parada. Con todo ello, la causa del accidente no ha podido ser determinada.