

**RESUMEN DE DATOS**

**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Domingo, 5 de septiembre de 2004</b>
Lugar	<b>Costa de Ibiza (Baleares)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-DRC</b>
Tipo y modelo	<b>MORANE SAULNIER MS-893-E</b>
Explotador	<b>Iberfly, S. L.</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>LYCOMING O-360-A3A</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN**

**Piloto al mando**

Edad	<b>25 años</b>
Licencia	<b>Piloto comercial de avión</b>
Total horas de vuelo	<b>1.450 horas</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>800 horas</b>

**LESIONES**

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

**DAÑOS**

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

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Aviación general – Comercial – Trabajos aéreos</b>
Fase del vuelo	<b>Maniobrando – Vuelo a baja altitud</b>

## **1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS**

### **1.1. Descripción del suceso**

El piloto llegó al Aeropuerto de Ibiza con la intención de realizar un vuelo de publicidad aérea en la costa Oeste de la isla.

Antes de iniciar el vuelo, repostó combustible y llevó a cabo las comprobaciones pertinentes, en las que verificó que todo se encontraba en condiciones normales.

Despegó y a continuación se dirigió hacia la localidad de San Rafael, que está situada en la zona central de la isla, donde recogió el cartel publicitario. Seguidamente puso rumbo a la costa oeste y, una vez que alcanzó el mar, continuó volando hacia el sur, siguiendo la línea de costa.

A la altura de Cala Bassa se produjo la parada del motor. El piloto llevó a cabo el procedimiento de arranque en vuelo del motor, sin conseguir que éste volviera a ponerse en marcha. Como la zona de costa en la que se encontraba no ofrecía lugares en los que llevar a cabo un aterrizaje de emergencia, optó por amerizar, lo que llevó a cabo satisfactoriamente.

Después de ello, el piloto salió de la cabina y fue rescatado por una embarcación que se encontraba en las proximidades, produciéndose el hundimiento de la aeronave pocos minutos después.

### **1.2. Lesiones a personas**

El único ocupante de la aeronave resultó ileso y pudo abandonarla por sus propios medios.

### **1.3. Daños sufridos por la aeronave**

La aeronave se hundió en el mar quedando sumergida a una profundidad de 40 m. El propietario de la misma descartó su reflotación a la vista de los elevados costes de esta operación, frente al valor de la aeronave.

### **1.4. Información sobre la tripulación**

El piloto disponía de una licencia de piloto comercial de avión y habilitaciones para monomotores y multimotores terrestres, vuelo instrumental e instructor de vuelo. Su experiencia alcanzaba un total de unas 1.450 h, de las cuales alrededor de 800 h las había hecho en el tipo de aeronave que sufrió el accidente.

## 1.5. Información sobre la aeronave

### 1.5.1. Datos técnicos

Modelo:	Morane Saulnier MS-893-E
Número de serie:	13128
Año de fabricación:	1981
Horas totales de la aeronave:	2.165:30
Motor:	Lycoming O-360-A3A
Número de serie:	RL-27899-36A
Hélice:	Hartzell HC-C2YK-1BF/F7666A-2

### 1.5.2. Información sobre el mantenimiento

La última revisión general de la aeronave se había realizado el 22 de mayo de 2004, contando entonces ésta con 2.075:20 h.

Posteriormente, la aeronave fue sometida a una revisión de 50 h en agosto de 2004, a las 2.125:15 h.

En el momento en que ocurrió el accidente, la aeronave tenía 2.165:30 h, quedando por tanto 9:30 h para la próxima revisión.

## 1.7. Declaración del piloto

En su declaración el piloto manifestó que antes de iniciar el vuelo repostó la aeronave con 140 litros de combustible. Luego despegó y voló hasta San Rafael para recoger el cartel y luego hacia San Antonio, desarrollándose el vuelo hasta ese momento con normalidad.

Continuó indicando que cuando llevaba cerca de 30 minutos de vuelo cambió el depósito del que se abastecía el motor, pasando del izquierdo al derecho, y que algo menos de 1 minuto después se produjo una pérdida de potencia del motor, y seguidamente su parada.

Con respecto al cambio de depósito, el piloto manifestó que el manual de vuelo de esta aeronave indica que ha de hacerse cada 30 minutos de vuelo, con el fin de evitar desequilibrios, para lo cual debe seguirse el siguiente procedimiento:

- Conectar la bomba eléctrica de combustible.
- Cambiar la posición de la válvula selectora de combustible.

- Verificar la presión de combustible.
- Transcurrido 1 minuto, quitar la bomba eléctrica de combustible.

El piloto dijo que siguió este procedimiento y que no observó en ningún momento anomalía alguna.

## 2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Los motores del tipo del que llevaba instalado la aeronave están en uso en aviación desde hace bastantes años, habiendo demostrado durante todo ese tiempo tener un alto grado de fiabilidad. Asimismo, la investigación de los eventos en los que se ha producido la parada del motor en vuelo, ha puesto de manifiesto que la mayor parte de éstas no han sido causadas por fallos del motor, sino por manejos inadecuados.

En el presente accidente, la parada del motor tuvo lugar poco tiempo después de que el piloto cambiase el tanque del que se abastecía el motor. Ello lleva a pensar que dicha parada, posiblemente, estuvo originada por la interrupción del flujo de combustible.

No obstante, al no haberse recuperado la aeronave, no ha sido posible determinar cuál fue la causa real de la parada del motor.