

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Miércoles, 15 de marzo de 2006; 12:30 h local
Lugar	Aeródromo de Mutxamel (Alicante)

AERONAVE

Matrícula	EC-CYE
Tipo y modelo	PIPER PA-28-151
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING O-320-E3D
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	74 años
Licencia	Piloto privado de avión
Total horas de vuelo	450 h
Horas de vuelo en el tipo	150 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			3
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Menores
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – No comercial – Placer
Fase del vuelo	Crucero

INFORME

Fecha de aprobación	29 de noviembre de 2006
---------------------	--------------------------------

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Antecedentes del vuelo

La aeronave Piper PA-28, de matrícula EC-CYE, había despegado del Aeródromo de Mutxamel alrededor de las 11:30 h para realizar un vuelo local con el piloto y tres pasajeros a bordo.

Tras poco más de una hora de vuelo, de regreso al aeródromo, cuando se encontraba a una distancia de 5 NM y a 1.000 ft sobre el terreno, el motor comenzó a perder revoluciones hasta pararse, según el piloto, lo que le obligó a realizar un aterrizaje de emergencia.

Los ocupantes resultaron ilesos, y el avión sufrió daños menores.

1.1.1. Declaración del piloto

Había iniciado el vuelo seleccionando el depósito de combustible del ala derecha, y después de aproximadamente 45 minutos cambió al depósito izquierdo. Cuando el motor comenzó a fallar habían transcurrido una hora y diez minutos de vuelo en total. Procedió entonces a encender la bomba de combustible y la calefacción al carburador. El motor se recuperó de inmediato y pasó a funcionar suavemente. Pasado tan solo un minuto, el motor comenzó a funcionar de forma discontinua de nuevo, con lo que volvió a encender la bomba, y esta vez también cambió de depósito de combustible, seleccionando el de la derecha. En esos momentos el motor se paró.

El piloto indicó que tras declarar emergencia fue autorizado a una aproximación directa a la pista 30. En esos momentos se estaba aproximando ya a la ciudad de Mutxamel y debía decidirse entre intentar arrancar el motor o concentrar sus esfuerzos en conseguir aterrizar. El régimen de descenso con cuatro personas a bordo era importante, y en ese momento la altura sobre el terreno era de sólo 400 m, por lo que pensó que la posibilidad de alcanzar el aeródromo era escasa. Decidió entonces aterrizar rápidamente, ya que de lo contrario podría llegar a caer sobre la propia ciudad.

Para la toma el piloto seleccionó el único campo que creyó apropiado, y se preparó para realizar un aterrizaje corto. Tras desconectar el sistema eléctrico tomó tierra. El campo resultó ser bastante escabroso, con vegetación elevada, entre 50 y 60 cm, y con depósitos de escombros entre la maleza. La pata derecha del tren de aterrizaje fue directamente a impactar contra una pila de ladrillos bajo la hierba, y posteriormente la rueda de morro colapsó. El avión se paró después de una carrera de 150 m y girado 90° con respecto a la dirección de aterrizaje.



Figura 1. Estado general de la aeronave

1.2. Inspección de los restos de la aeronave

En la inspección de los restos se observó que el depósito que estaba seleccionado era el derecho.

Se procedió a realizar una medición de la cantidad de combustible existente en los diferentes depósitos, obteniéndose los siguientes datos:

- Depósito combustible ala derecha: 60 l.
- Depósito combustible ala izquierda: 1 l.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

La inspección de los restos confirma la declaración del piloto en cuanto a que el último depósito de combustible que había seleccionado era el derecho. Por tanto, siguiendo la secuencia hacia atrás, se puede deducir que en el momento del fallo del motor el depó-

sito de combustible que estaba seleccionado era el izquierdo, en el que se pudo comprobar tras el suceso que apenas contenía un litro de combustible.

Se considera, por tanto, como causa probable del fallo del motor la falta de suministro de combustible, provocado por el agotamiento del contenido del depósito izquierdo, y por la actuación tardía del piloto a la hora de seleccionar el cambio al depósito derecho.