

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Miércoles, 18 de febrero de 2009; 13:22 h local¹
Lugar	Jerez de la Frontera (Cádiz)

AERONAVE

Matrícula	EC-IYU
Tipo y modelo	PIPER PA-28-161
Explotador	Flight Training Europe Jerez

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING O-320-D3G
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	22 años
Licencia	Alumno piloto SPL(A)
Total horas de vuelo	15 h
Horas de vuelo en el tipo	15 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Instrucción – Solo
Fase del vuelo	Aterrizaje

INFORME

Fecha de aprobación	25 de marzo de 2009
---------------------	----------------------------

¹ La referencia horaria es la hora local. La hora UTC se halla restando una unidad.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

El avión PIPER 28-161 de matrícula EC-IYU, despegó a las 13:00 (hora local) del Aeropuerto de Jerez (LEJR) tripulado por un alumno-piloto que volaba solo, con la intención de practicar tomas y despegues. A las 13:22, cuando se encontraba en el tramo de viento en cola izquierda de la pista 20 sufrió una parada de motor. Comunicó la emergencia y aterrizó en un terreno situado al noreste del aeropuerto.



Figura 1. Posición final de la aeronave

(ver figura 2), y que durante el planeo deflectó los flaps 20° primero, y 40° luego, y a continuación cerró la válvula selectora de combustible, apagó la bomba eléctrica y cortó la mezcla. Después del aterrizaje desconectó la batería.

La aeronave resultó con daños en la pata de morro, en la hélice (una de cuyas palas quedó doblada hacia atrás) y en la toma de aire del motor.

Durante la inspección realizada después del accidente no se observaron daños en el motor ni un mal funcionamiento.

No obstante se detectó que no llegaba combustible al filtro (gascolator) situado en el mamparo cortafuegos anterior al carburador. La bomba eléctrica situada antes que el filtro en el circuito de combustible funcionaba correctamente. Se constató también que había combustible suficiente en los depósitos y se tomó una muestra, la cual se analizó

en laboratorio obteniéndose resultados normales de calidad de combustible.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

En la inspección y en las pruebas realizadas al motor durante la investigación quedó descartado un mal funcionamiento. No se detectaron pérdidas en el circuito de combustible, por lo que todo parece indicar que al hacer el cambio de depósito durante la preparación para el aterrizaje, se situó la válvula selectora en una posición intermedia entre el depósito izquierdo y el derecho, que interrumpió el paso del flujo de combustible hacia el motor, ocasionando la parada del mismo.

Una vez que surgió la emergencia, la elección del campo donde se realizó la toma de tierra resultó adecuada.



Figura 2. Circuito de aeródromo y trayectoria final de la aeronave²

La actuación descrita por el piloto, una vez que se paró al motor, y la situación en la que se encontraron los distintos elementos en la cabina se encontraban en consonancia con los procedimientos recogidos en el manual de Vuelo.

² Imagen tomada de Google Earth.

