

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

| | |
|--------------|---|
| Fecha y hora | Viernes, 17 de mayo de 2013; 10:00 h¹ |
| Lugar | Mar Mediterráneo, a 40 NM del aeropuerto de Reus (Tarragona) |

AERONAVE

| | |
|---------------|---|
| Matrícula | EC-YGJ |
| Tipo y modelo | RANS – S10 Sakota. Construcción aficionado |
| Explotador | Privado |

Motores

| | |
|---------------|------------------|
| Tipo y modelo | ROTAX 912 |
| Número | 1 |

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

| | |
|---------------------------|----------------|
| Edad | 32 años |
| Licencia | PPL(A) |
| Total horas de vuelo | 2.000 h |
| Horas de vuelo en el tipo | 65 h |

LESIONES

| | Muertos | Graves | Leves/ilesos |
|----------------|---------|--------|--------------|
| Tripulación | | | 1 |
| Pasajeros | | | |
| Otras personas | | | |

DAÑOS

| | |
|-------------|------------------|
| Aeronave | Sumergida |
| Otros daños | Ninguno |

DATOS DEL VUELO

| | |
|-------------------|-----------------------------------|
| Tipo de operación | Aviación general – Privado |
| Fase del vuelo | En ruta – Crucero |

INFORME

| | |
|---------------------|----------------------------|
| Fecha de aprobación | 28 de enero de 2015 |
|---------------------|----------------------------|

¹ La referencia horaria utilizada en este informe es la hora local. La hora UTC se obtiene restando 2 horas a la hora local.

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1. Antecedentes del vuelo

El viernes 17 de mayo de 2013 la aeronave modelo S10 SAKOTA, de matrícula EC-YGJ, despegó junto con otras dos aeronaves del campo de vuelos de Petra (Mallorca) para realizar un vuelo con destino al aeropuerto de Lleida-Algüaire con el piloto como único ocupante a bordo, con el fin de participar en una competición acrobática.

Durante el vuelo, aproximadamente a las 10 h y establecido en fase de crucero a unas 40 NM de la costa, el piloto se vio obligado a realizar un amerizaje de emergencia en el mar Mediterráneo, como consecuencia de una parada del motor.

El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios, saltando a una balsa que llevaba a bordo y permaneciendo en ella hasta que fue rescatado por los servicios de búsqueda y salvamento, que lo trasladaron a un centro sanitario.

La aeronave se sumergió en el mar y el piloto resultó ileso.

Las otras aeronaves aterrizaron sin contratiempos, una en el aeropuerto de Reus (Tarragona) a las 11:24 h tras haber permanecido orbitando sobre el superviviente hasta ser localizado por el SAR² y la otra en el aeropuerto de Lleida-Algüaire a las 11:12 h.

1.2. Información sobre el personal

En el momento del accidente, el piloto disponía de una licencia de piloto privado de avión E/FCL/15558, habilitación VFR-HJ. Además es piloto militar de helicóptero, comandante de aeronave, probador e instructor y piloto de planeador.

Según información facilitada por el propio piloto, su experiencia acumulada era de 2.000 h de vuelo, de las cuales 65 h pertenecen a este mismo tipo de aeronave. Del total de horas de vuelo, 1.500 h son como piloto militar. En los últimos 90 días había volado aproximadamente 15 h, 10 h en los últimos 30 días y 2 h las pasadas 24 horas.

1.3. Información sobre la aeronave

El modelo S-10 Sakota es un kit de construcción por aficionado de aeronave ligera de ala fija y patín de cola.

Según el informe sobre la construcción facilitado por la AESA, el modelo correspondiente al accidente montaba un motor Rotax 912 de 4 cilindros, capaz de proporcionar 80 HP

² SAR: Servicio aéreo de rescate.

de potencia máxima al despegue, con hélice tripala de 1,50 m de diámetro y paso variable. Tenía un peso máximo al despegue de 397 kg y había sido construida en 1991 con número de serie 49/91.

La aeronave disponía de un certificado de aeronavegabilidad especial restringido de categoría Privado-3-Normal N.º A-160 expedido el 13 de octubre de 1993.

El mantenimiento de la aeronave lo llevaba a cabo el propio piloto de acuerdo a la regulación de aeronaves de construcción amateur. La última revisión consistente en inspección de bujías y periféricos de motor fue llevada a cabo el día anterior, 16 de mayo de 2013, no habiéndose detectado anomalía alguna. Se había realizado también una prueba funcional en tierra y un vuelo de prueba con resultados satisfactorios.

La misma mañana del vuelo del accidente, se había estibado una balsa salvavidas y un paracaídas personal para el piloto en el interior del habitáculo.

1.4. Información meteorológica

La información meteorológica correspondiente al METAR de las 10:00 h del día del suceso en el aeropuerto de Reus indicaba viento variable de 1 kt de intensidad, visibilidad superior a 10 km, pocas nubes a 2.500 ft, temperatura de 16 °C, temperatura de rocío de 6 °C y QNH de 1.001 hPa.

1.5. Aspectos relativos a la supervivencia

Según la información facilitada por el RCC³ Palma, a las 10:06 h recibieron una llamada del ACC Barcelona indicando que una avioneta había amerizado a 40 NM del aeropuerto de Reus. Una vez confirmada la información, a las 10:12 h se activó una misión SAR, movilizándose un avión y un helicóptero SAR del ala 49. El avión que se encontraba en vuelo de adiestramiento fue notificado para dirigirse a la zona del accidente a las 10:20 h. El helicóptero despegó a la misma hora de la base aérea de Son San Juan para dirigirse también a la zona del accidente. Cuando el avión y el helicóptero llegaron a la zona (10:55 h y 11:05 h respectivamente), la aeronave ya se había sumergido y el superviviente se encontraba en la balsa salvavidas —según sus indicaciones lo había hecho en menos de 1 minuto—, siendo recuperado mediante una maniobra de grúa con camilla a las 11:15 h. A las 11:33 h el helicóptero aterrizó en el Hospital Juan XXIII de Tarragona para proporcionar asistencia sanitaria al piloto.

Posteriormente, a las 13:29 h el hospital confirmó que el estado del piloto era bueno dándole el alta a las 14:22 h. El avión regresó a la base a las 12:05 h y el helicóptero a las 14:35 h.

³ RCC: Centro coordinador de salvamento.

Además se contó con la participación de un helicóptero de SASEMAR⁴ del aeropuerto de Reus, y con la colaboración de una de las aeronaves que acompañaba a la accidentada y que permaneció orbitando en la zona hasta la llegada de los servicios de rescate.

1.6. Ensayos e investigaciones

Según el testimonio del piloto de una de las aeronaves que formaba parte de la expedición, el piloto de la aeronave accidentada había comunicado una caída en la lectura del voltímetro, alertando sobre la posibilidad de un posterior fallo de motor que más tarde ocurrió. Indicó que tras recibir el aviso se posicionó por detrás de la aeronave accidentada observando como amerizó sin llegar a capotar y comprobando que el piloto salió de la aeronave subiéndose a la balsa.

Tras comunicar la alerta, permaneció orbitando sobre el superviviente con la intención de facilitar su localización y en comunicación con los servicios de control y de rescate.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIÓN

La aeronave contaba con el correspondiente certificado de aeronavegabilidad.

El piloto disponía de licencia de piloto privado de avión, planeador y piloto militar de helicóptero. Disponía de una amplia experiencia en vuelo.

Según lo indicado por el piloto, la aeronave sufrió una parada de motor que le obligó a realizar un amerizaje de emergencia.

Dado que los restos de la aeronave permanecen sumergidos, no se ha podido realizar inspección alguna que pudiese indicar el origen del fallo del motor.

Referente a la maniobra de amerizaje, según el piloto de una de las aeronaves que lo acompañaban, se realizó de forma correcta y sin llegar a capotar, lo que facilitó la rápida evacuación de la aeronave por parte del piloto. Se considera que su experiencia y formación aeronáutica resultaron importantes en el desenlace del accidente.

La rápida notificación del amerizaje y posterior activación de la emergencia, así como la facilitación de las coordenadas y la propia presencia de una aeronave orbitando sobre el superviviente, resultaron determinantes para la rápida localización y rescate de la víctima.

⁴ SASEMAR: Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

La existencia y uso de una balsa salvavidas resultó vital para que el estado en que fue rescatado el superviviente fuese bueno.

Por tanto, el accidente se produjo como consecuencia de la parada del motor de la aeronave en vuelo, por causas que no se han podido determinar. La correcta actuación del piloto y servicios de salvamento así como la presencia de una aeronave en la zona propiciaron un desenlace satisfactorio de la emergencia.