

**RESUMEN DE DATOS**

**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Viernes, 18 de mayo de 2001; 18:30 horas</b>
Lugar	<b>Jumilla (Murcia)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-AVL</b>
Tipo y modelo	<b>CESSNA REIMS F172E</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>ROLLS ROYCE O-300-D</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN**

**Piloto al mando**

Edad	<b>62 años</b>
Licencia	<b>Piloto privado de avión</b>
Total horas de vuelo	<b>1.000 horas</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>1.000 horas</b>

**LESIONES**

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

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Pata de morro, hélice, bancada motor y ala izda.</b>
Otros daños	<b>Ninguno</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Aviación general – Negocios</b>
Fase del vuelo	<b>En ruta – Nivel de crucero</b>

## **1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS**

### **1.1. Reseña del vuelo**

A las 15:30 hora local del día del evento, la aeronave despegó del aeropuerto de Málaga con destino al aeropuerto de Valencia, con el piloto como único ocupante.

El despegue y el ascenso se realizaron con normalidad, alcanzando la aeronave el nivel de crucero elegido por el piloto, 10.000 pies, sin ninguna anomalía.

La aeronave continuó volando a ese nivel, y cuando se encontraba a la altura de la localidad de Jumilla (Murcia), se produjo una pérdida de potencia del motor, acompañada de fuertes vibraciones, ante la que el piloto reaccionó aumentando los gases. Esta acción no encontró respuesta alguna en el motor, salvo el incremento de las vibraciones y la disminución del régimen de funcionamiento.

A la vista de las circunstancias, el piloto decidió efectuar un aterrizaje de emergencia, para lo cual comenzó a descender y a buscar un campo apropiado para ello. Divisó una carretera por la que no transitaba ningún vehículo, pero desechó la opción de aterrizar en ella ante la posibilidad de que en la misma hubiera postes de señalización, contra los que podría impactar la aeronave en el aterrizaje.

Poco tiempo después localizó un terreno que le pareció adecuado y aterrizó en él. Como no era un terreno preparado, durante la posterior carrera de aterrizaje se rompió la pata de morro, lo que permitió que la hélice impactase contra el terreno, ocasionando su rotura. Finalmente la aeronave se detuvo y el piloto pudo abandonarla por sus propios medios.

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

El piloto, único ocupante de la aeronave, resultó ileso.

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

La aeronave sufrió la rotura de la pata de morro, hélice, bancada de motor y borde marginal del ala izquierda.

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

#### **1.4.1. Piloto**

El piloto contaba con una licencia válida de piloto privado de avión. Su experiencia alcanzaba un total de 1.000 horas, todas ellas realizadas en el tipo de aeronave que sufrió el incidente.

## 1.5. Información sobre la aeronave

### 1.5.1. Célula

Marca:	Cessna Reims
Modelo:	F172E
Núm. de fabricación:	F172-0027
Año de fabricación:	1964
M.T.O.W.:	1.043 kg

### 1.5.2. Registro de mantenimiento

Horas totales de vuelo:	1.636:04
Fecha última revisión:	11-08-2000
Horas última revisión:	1.616:59

### 1.5.3. Motor

Marca:	Rolls Royce
Modelo:	O-300-D
Número de serie:	30-R-123
Horas totales:	1.636:30
Fecha última revisión:	11-08-2000
Horas última revisión:	1.617:25

### 1.5.4. Hélice

Marca:	McCauley
Modelo:	1C172/EM7653

## 1.6. Inspección de la aeronave

En el lugar en el que se llevó a cabo el aterrizaje de emergencia se realizó una inspección de la aeronave, en la que se constató que llevaba suficiente combustible a bordo en el momento en el que se produjo la parada del motor. Asimismo, se observó que el

mando de mezcla se encontraba en la posición «pobre» y que no estaba accionada la calefacción del carburador.

Después del incidente se procedió a trasladar la aeronave hasta el aeropuerto de Valencia, donde fue sometida a una inspección más detallada, cuyos resultados más significativos se recogen a continuación:

- Se desmontó la cuba del carburador, encontrándose que contenía gasolina y algo de agua, si bien de esta última no parecía haber suficiente cantidad para justificar la parada del motor en vuelo.
- Se inspeccionó todo el sistema de combustible, detectando agua en los depósitos y en el decantador, aunque en cantidad poco significativa.
- Se comprobó el sistema de encendido, encontrándose que funcionaba satisfactoriamente.
- Se midieron las compresiones de los cilindros, las cuales estaban dentro de los límites admitidos.

## 2. CONCLUSIONES

En la inspección realizada en el motor y los sistemas de combustible y encendido no se encontró fallo o anomalía alguna que justificase el fallo del motor.

El hecho de que se encontrase agua en el circuito de combustible llevó a concluir que no se realizó adecuadamente el drenaje de dicho sistema.

A la vista de lo anterior, parece que la causa más probable del bajo rendimiento del motor, por el que se determinó realizar el aterrizaje de emergencia, pudo ser la formación de hielo en el filtro de combustible, propiciada por la presencia de agua en éste, que produjo su obstrucción parcial y, consecuentemente, la reducción del flujo de combustible al carburador.