

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Miércoles, 7 de junio de 2006; 17:15 h local
Lugar	Término municipal de Cabra (Córdoba)

AERONAVE

Matrícula	D-EOBA
Tipo y modelo	MORANE SAULNIER MS893
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING O-320-A3A
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	66 años
Licencia	Piloto comercial de Avión (CPL(A))
Total horas de vuelo	2.800 h
Horas de vuelo en el tipo	40 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			1
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Menores
Otros daños	Olivos

DATOS DEL VUELO

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

INFORME

Fecha de aprobación	27 de junio de 2007
---------------------	----------------------------

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

El piloto, junto con un acompañante, llegó al Aeródromo de La Axarquía con la intención de volar con la aeronave de matrícula D-EOBA hasta el Aeródromo de Casarrubios del Monte.

Se dirigieron al hangar en el que se encontraba la aeronave, donde realizaron el chequeo prevuelo y purgaron los depósitos de combustible, y a continuación llevaron la aeronave hasta la estación de combustible para repostar. Debido a la pendiente de la plataforma en la que se encontraba la aeronave, el plano derecho estaba más alto que el izquierdo. Se llenó en primer lugar el tanque más bajo, el izquierdo, y posteriormente se procedió a hacerlo con el derecho. Antes de haber completado la operación, observaron que por el conducto de ventilación del tanque izquierdo, que está ubicado en la boca de llenado, se estaba derramando combustible. Así pues, detuvieron el repostaje y movieron la aeronave hasta una zona en la que los planos estaban nivelados, observando que cesaba el derrame de combustible, y a continuación terminaron de repostar el tanque derecho, no volviendo a apreciar derrame de combustible. Estas operaciones concluyeron a las 16:34 h. La aeronave fue cargada con 95 l de combustible, hasta dejar llenos sus depósitos, cuya capacidad total es de 170 l.

A las 16:40 h despegaron con normalidad y pusieron rumbo prácticamente norte, en dirección al aeródromo de destino. El viento existente era de dirección sur de 15 a 20 kt de intensidad.



Foto 1. Vista de la aeronave en el terreno donde aterrizó

35 minutos después del despegue, encontrándose en ese momento la aeronave sobrevolando las proximidades de la localidad cordobesa de Lucena, el piloto observó que el indicador de combustible mostraba que en los tanques de la aeronave solamente quedaban 10 l de combustible.

Evaluó la situación, llegando a la conclusión de que con esa cantidad de combustible no era posible alcanzar ninguno de los aeródromos o aeropuertos existentes en la zona, por lo que optó por realizar un aterrizaje fuera de campo.

Divisó un terreno que le pareció apropiado, e inició la aproximación. Cuando se encontraban cerca del suelo, observó que en la parcela seleccionada había unos obstáculos que no había visto anteriormente, por lo que resolvió frustrar la maniobra, metiendo motor y ascendiendo.

Poco tiempo después localizó otra parcela, que estaba sembrada con olivos jóvenes, y, por tanto, de escaso porte, que le pareció adecuada.

Decidió aterrizar con rumbo sur, puesto que el viento venía de esa dirección, efectuando la toma de contacto con normalidad. Durante el posterior recorrido en tierra, la aeronave impactó con alguno de los pequeños olivos, lo que no impidió que el piloto mantuviese el control direccional de la aeronave, consiguiendo detenerla dentro de los límites de la parcela.

Ninguno de los dos ocupantes sufrió daño alguno, pudiendo abandonar la aeronave por sus propios medios.

A consecuencia de los impactos sufridos durante el aterrizaje, la aeronave resultó con daños en el borde de ataque del plano izquierdo, así como en el estabilizador horizontal y en el timón de profundidad. También resultaron dañados algunos plantones de olivo existentes en la parcela por impacto de la aeronave contra ellos.

1.2. Inspección de los restos

Se efectuó una primera inspección de la aeronave en el lugar en el que había efectuado la toma, que posteriormente fue complementada con otra inspección en el Aeródromo de La Axarquía, centrándose básicamente en el sistema de combustible.

Se procedió a extraer el combustible que contenían los depósitos de la aeronave, cuya medición arrojó la cantidad de 54 l.

Todos los elementos del sistema de combustible se encontraron en buen estado, no apreciándose ninguna evidencia de que hubiera habido ningún derrame de combustible. La única anomalía que se detectó fue la junta de goma de la boca de llenado del tanque izquierdo, que se encontraba deteriorada y despegada.

Tras las revisiones, la aeronave fue reparada y ensamblada, realizándose varios vuelos de prueba, durante los cuales el consumo de combustible se mantuvo dentro de los límites normales.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

2.1. Análisis

El consumo medio de esta aeronave puede estimarse en una cantidad de 40 l a la hora. El vuelo del incidente tuvo una duración de 35 minutos, durante los cuales, teniendo en cuenta los valores de consumo medio indicados, debieron consumirse alrededor de 23,5 l.

En la inspección efectuada a la aeronave después del incidente, se encontró que sus depósitos contenían una cantidad de 54 l, que sumados a los consumidos durante el vuelo, arrojan una cifra de 77,5 l. Considerando que la aeronave despegó con sus depósitos llenos (170 l), el déficit se estimaría en unos 90 litros ($170 \text{ l} - 77,5 \text{ l} = 92,5 \text{ l}$).

En consecuencia, la única explicación lógica es que esa cantidad de combustible se hubiera ido perdiendo durante el vuelo. Las inspecciones efectuadas al sistema de combustible únicamente revelaron el deterioro de la junta de la boca de llenado del tanque izquierdo, por la que pudo producirse la fuga.

2.2. Causas

Se considera que la causa más probable que originó este suceso fue que durante el vuelo se produjo una fuga de combustible desde el tanque izquierdo de la aeronave, debido al deterioro de la junta de su boca de llenado.