

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Viernes, 30 de abril de 2007; 17:35 h local
Lugar	15 NM al norte de la isla de Ibiza

AERONAVE

Matrícula	EC-IQX
Tipo y modelo	PIPER PA-46 350P
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	PRATT & WHITNEY PT6A 34
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	59 años
Licencia	Piloto privado de avión (PPLA)
Total horas de vuelo	600 h
Horas de vuelo en el tipo	480 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			3
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Destruida
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

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

INFORME

Fecha de aprobación	24 de octubre de 2007
---------------------	------------------------------

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Descripción del suceso

La aeronave PIPER PA-46 de matrícula EC-IQX partió del Aeropuerto de Cuatro Vientos (LECU) con el piloto y tres pasajeros a bordo, con destino al aeropuerto de Palma de Mallorca para realizar un vuelo de carácter privado a las 16:17:00 (hora local). El piloto informó de que había llegado al avión a las 15:45 y que realizó la inspección prevuelo. El despegue se realizó por la pista 28 con viento de 8 kt y dirección 240°.

Según la información facilitada por el piloto, le autorizaron a ascender a 5.000 ft y puso rumbo sur por indicación del ATC. Cuando pasaron el nivel 130 o 140, el ATC le dio un rumbo y él comprobó en el GPS que el mismo le llevaba directo a Palma de Mallorca. Posteriormente le enviaron al punto WALLY (coordenadas 39 45' 11"N - 01 05' 30"W) y le transfirieron de Centro de Control cuando estaba en el nivel 250 y con viento en cola.

El vuelo transcurrió con normalidad, y el TACC de Valencia le autorizó a descender a nivel 200.

A las 17:03:37, cuando estaba en el nivel 230 contactó con el Centro de Control de Palma, el cual le informó de que la pista en servicio era la 24 L y le dio autorización para descender al nivel 130, el cual alcanzó a las 17:14:55.

El piloto comentó que metió un poco de potencia y 2.500 ft-lb de torque, y que el variómetro, que en principio mantenía un régimen de descenso que variaba entre 1.200 y 1.300 ft/min, pasó a estar entre 400 y 500 ft/min.

Tenía una distancia de 8 minutos a Palma de Mallorca. En un momento determinado, al intentar meter potencia no tuvo respuesta. Lo primero que hizo fue accionar la palanca «Manual Override» y al darle paso vio que no funcionaba. Miró en el panel de instrumentos la indicación de par motor y vio que estaba a cero. También comprobó que la indicación de la ITT (temperatura a la salida de la turbina del compresor) era cero y entonces se dio cuenta de que la turbina se había parado. Pensó que era la entrada de combustible, pero vio que el indicador del tanque delantero (nodriza) marcaba que estaba lleno. Cambió de un tanque a otro, le dio a la bomba de emergencia, cargó el tanque principal y puso la bomba en posición manual.

A continuación realizó un arranque de emergencia igual que el que se hace en el suelo, es decir, DUAL BATTERY, IGNITION Y STARTER, pero la turbina no respondía. Volvió a cambiar el tanque, comprobó que los interruptores automáticos de corte (breakers) estaban todos dentro por si era un problema eléctrico y repitió dos veces el intento de arranque. Al no conseguirlo comunicó emergencia por «pérdida de la entrada de combustible» a las 17:17:01, diciendo que se encontraban «a nueve mil pies de altitud», y puso el avión a 80 KIAS.

A las 17:17:25 informó de que la altitud era de «trece mil pies» y la velocidad IAS 57 kt y que creía que no iba a llegar a Palma, por lo que pidió a los pasajeros que se atasen, y a uno de ellos que se situase junto a la puerta de salida.

A las 17:17:36, el ACC le indicó que se encontraba a 45 NM de Ibiza y a 62 NM de Palma, y el piloto comunicó que había decidido dirigirse a Ibiza. A las 17:21:33 el ACC le comunica que está a 37 NM de la isla de Ibiza.

A las 17:22:01 el piloto lanza el mensaje de socorro «mayday mayday mayday amerizaje forzoso...».

Según relató el piloto, hizo un último intento de arranque a «seis mil pies», y al no conseguirlo puso la hélice en bandera y cortó la entrada de combustible. Cuando estaba a «dos mil pies» cortó el sistema eléctrico. Comentó que no intentó el arranque con la hélice en molinete porque pensó que no tenía altura suficiente.

A las 17:23:02 se perdió la comunicación por parte del avión y a las 17:26:05 el ACC le comunicó que tenían sus coordenadas, que en ese momento estaban a 32 NM al norte de Ibiza, y que ya había un helicóptero volando hacia su posición.

La última información que apareció en la pantalla radar, fue a las 17:32:00, cuando se encontraba a 700 ft de altitud.

Durante su aproximación al agua el piloto intentó llevar los planos nivelados en todo momento, según su propio testimonio, así como mantener el morro alto. Cuando estaba cerca del mar empezó a levantar el morro hasta que ya no veía el agua, y entró tocando con la cola, siendo el impacto muy fuerte.

El avión cayó al agua aproximadamente a 15 NM al norte de la isla de Ibiza, en un punto de coordenadas 39° 17' N - 1° 22' E, en torno a las 17:33:00.

El piloto también informó de que después del amerizaje comprobó que todos los pasajeros estaban bien, aunque uno de ellos presentaba un estado de shock. Abrió la puerta y les hizo salir. A continuación fue a la parte de atrás del avión, cogió el equipo de emergencia compuesto por cuatro chalecos y una pequeña balsa y los echó al agua. También arrojó dos maletas para que les pudieran ayudar a flotar y después salió del avión. A pesar de que el mar tenía un oleaje suave dos de los chalecos y la balsa se alejaron y no pudieron cogerlos. Dos de los pasajeros se pusieron los otros dos chalecos.

Observó como el avión había quedado nivelado sobre el mar y tardó en hundirse 40 minutos. Al sumergirse en el agua se levantó de la cola, y entonces pudo comprobar que tenía solamente una abolladura de entre 30 y 40 cm de diámetro y 15 cm de profundidad, en la parte inferior del puro de cola.

Una vez activado el dispositivo de búsqueda y salvamento, en el que participaron dos embarcaciones de Salvamento Marítimo, dos helicópteros del SAR, dos embarcaciones

más y un helicóptero privado, los ocupantes fueron localizados por este último a las 18:15, el cual les echó una pequeña balsa que les ayudó a mantenerse a flote. El rescate de los ocupantes del avión se realizó entre las 18:30 y las 19:00 por parte de un helicóptero del SAR.

Los restos de la aeronave no se han podido recuperar.

De acuerdo con la información meteorológica recopilada del INM, el tiempo probable en el lugar y hora del accidente sería de nubes dispersas a distintos niveles, sin desarrollo; vientos de poniente flojos y visibilidad buena. En la vertical del accidente soplaban vientos de poniente, que a 15.000 ft eran de unos 15 kt y a 25.000 ft de unos 25 kt. Las temperaturas descendían con la vertical, siendo de unos $-11\text{ }^{\circ}\text{C}$ a los 15.000 ft y $-33\text{ }^{\circ}\text{C}$ a 25.000 ft, que pueden considerarse normales para esas altitudes.

1.2. Información sobre la tripulación

El piloto de 59 años de edad, estaba en posesión de la licencia de piloto privado de avión (PPLA) en vigor, con habilitación de tipo para el avión (PA-46) y habilitación para vuelo instrumental (IRA). Acumulaba una experiencia total que estaba en torno a las 600 horas, de las cuales aproximadamente 480 eran en el tipo. Uno de los pasajeros estaba en posesión de la licencia de piloto de transporte de línea aérea (ATPL) y de técnico de mantenimiento de aeronaves (TMA), pero iba sentado en la parte de atrás y no desarrolló ninguna actividad relacionada con el vuelo durante el suceso. Los otros dos pasajeros también iban sentados atrás y no tenían experiencia aeronáutica.

1.3. Información general sobre la aeronave

La aeronave PIPER PA-46 350 P de matrícula EC-IQX tenía número de serie 4622181 y estaba fabricada en el año 1995. Sus dimensiones eran 13,11 m de envergadura, 8,81 m de longitud y 3,44 m de altura. Tenía un peso máximo al despegue de 1.952 kg. Estaba en posesión de un certificado de aeronavegabilidad en vigor.

Llevaba instalado un motor turbohélice PRATT & WHITNEY PT6A-34 con número de serie PCE-RB01132, fabricado por JETPROP L.L.C., bajo certificado de tipo suplementario (STC) con número ST00541SE.

El procedimiento de fallo de motor en vuelo («Engine Power Loss in Flight») se describe en la sección de procedimientos de emergencia del Manual de Vuelo de la aeronave. El Manual detalla los pasos que comprenden distintas posibilidades de re arranque en vuelo, que se diferencian en general de los procedimientos normales de arranque en el suelo.



Figura 1. Vistas y fotografía de la aeronave

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

La parada de motor vino precedida de una falta de respuesta a la hora de requerir más potencia, y de una caída simultánea hasta cero del par motor y de la ITT.

La pérdida de par en este caso parece que estuvo asociada a la caída de la ITT y ésta pudo ocurrir por una interrupción del flujo de combustible al motor, provocando el apagado de la llama. La información disponible aportada por el piloto indica que él identificó también el origen de la parada del motor en un problema de alimentación de combustible, y actuó primeramente sobre la palanca «Manual Override» en un intento por solucionar el problema. La imposibilidad de inspeccionar y revisar el grupo motopropulsor al no disponerse de los restos de la aeronave, impide poder llegar a confirmar esa hipótesis y concretar la causa primaria del accidente. Los sucesivos intentos de re arranque posiblemente adolecieron de ciertas deficiencias en la aplicación de los procedimientos que establece el manual de vuelo, según la información aportada también por el piloto. Sin embargo, con el nivel de información conocida no es posible tampoco analizar en profundidad este hecho y su repercusión en el conjunto de circunstancias del accidente.

