

Matrícula: EC-GAH		Año de fabricación: 1988		Categoría/peso: DE 2.250 A 5.700 KGS.	
Marca y modelo de la aeronave: PZL MIELEC M-18A					
Número de motores / marca y modelo. 1 / PZL KALISZ ASZ-621R-M18					
Fecha: 3-AGOSTO-2000		Hora local: 16:20		Provincia: CUENCA	
Lugar del suceso: PISTA EVENTUAL DE CAMPILLO DE PARAVIENTOS					
Lesiones	Muertos	Graves	Leves/Illesos	Piloto al mando (licencia): PILOTO COMERCIAL DE AVIÓN	
Tripulación			1	Edad: 60	Total horas de vuelo: 1800 horas
Pasajeros				Tipo de operación: AVIACIÓN GENERAL – COMERCIAL – LUCHA CONTRA INCENDIOS	
Otros				Fase de operación: DESPEGUE	
Daños a la aeronave: IMPORTANTES				Tipo de suceso: PÉRDIDA DE CONTROL EN TIERRA	

Descripción del suceso

La aeronave había llegado al campo de Campillo de Paravientos ese mismo día procedente del aeródromo del Tietar.

A las 16:20 horas el piloto se dispuso a despegar para dirigirse a un incendio que se había



declarado en la zona. Según su testimonio, inició la carrera de despegue y aproximadamente cuando la aeronave había alcanzado una velocidad que podría considerarse equivalente a la velocidad de decisión para el despegue (V1), fue sorprendido por una fuerte racha de viento que desvió la aeronave hacia su derecha.

El piloto no pudo recuperar el control direccional de la aeronave, por lo que ésta se salió de la pista, y continuó rodando por el terreno adyacente. Luego colisionó con la valla de cerramiento del campo, la atravesó, y siguió rodando por la parcela colindante, impactando contra varios árboles. Posteriormente colisionó con un pequeño terraplén por cuya cima discurre un camino asfaltado, que ocasionó la rotura de la pata derecha del tren principal, y finalmente la aeronave se detuvo sobre el camino. No se produjo incendio.

A consecuencia de ello, la aeronave sufrió daños de importancia en ambos planos, tren de aterrizaje, parte inferior del fuselaje, hélice y motor. El piloto resultó ileso.

En el momento del suceso la temperatura era de 35° C y el viento soplaba del Norte.

Análisis

El piloto en su testimonio ha indicado que cuando inició la carrera de despegue el viento



soplaba con fuerza desde el Norte, es decir, incidía desde la izquierda de la aeronave. En esas circunstancias, el efecto del viento sobre la deriva vertical, provoca que la aeronave tienda a girar hacia el lado del que sopla éste, es decir, tiende a aproximarse al viento. En este caso, la aeronave tendería a girar a la izquierda, por lo

que el piloto para contrarrestar el efecto del viento, debió actuar sobre el timón de dirección llevándolo hacia la derecha.

Así mismo, el piloto en su testimonio indica que una racha de viento empujó la aeronave hacia su derecha, sacándola de la pista. Si esta racha hubiera tenido la misma dirección que tenía el viento al inicio del despegue, habría empujado la aeronave hacia su izquierda, no hacia la derecha que fue lo que ocurrió.

Es posible que lo que el piloto interpretó como una racha, fuese realmente una disminución sustancial de la intensidad del viento, en cuyo caso la desviación lateral de la aeronave se debió a la posición del timón de dirección, que estaba mandado a la derecha para compensar el viento.



No obstante, no puede descartarse la posibilidad de que se produjera un cambio brusco en la dirección del viento, cuyo efecto sobre la deriva se hubiera visto ampliado por la posición del timón de dirección.