

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	9 de septiembre de 2000; 20:15 horas
Lugar	Térm. municipal Rosinos de la Requejada (Zamora)

AERONAVE

Matrícula	EC-FAY
Tipo y modelo	PZL M-18A

Motores

Tipo y modelo	PZL KALISZ ASZ-62-M18
Número	1

TRIPULACIÓN**Piloto al mando**

Edad	34 años
Licencia	Piloto comercial
Total horas de vuelo	2.800 horas
Horas de vuelo en el tipo	103 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación		1	
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Destruida
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Trab. aéreos – Comercial – Lucha contra incendios
Fase del vuelo	En ruta – Crucero

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

La aeronave despegó desde su base de operaciones, situada en Rosinos de la Requejada (provincia de Zamora), para dirigirse a un incendio que se había declarado en el paraje conocido como Laguna Truchas. A los pocos minutos de vuelo, tuvo una pérdida parcial de potencia que llevó la aeronave hasta el suelo.

1.2. Lesiones a personas

El piloto sufrió fractura de mandíbula y nariz. Además tuvo lesiones en un pie.

1.3. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave quedó completamente destruida.

1.4. Otros daños

No se produjeron daños a terceros de importancia.

1.5. Información sobre la tripulación

El piloto contaba con una licencia en vigor, expedida el día 10 de diciembre de 1999 y válida hasta el día 11 de noviembre de 2000, que le habilitaba para la realización del vuelo. Se encontraba físicamente capacitado para efectuarlo.

Su experiencia de vuelo era de 2800 horas en total, de las cuales 103 eran en el tipo.

1.6. Información sobre la aeronave

La aeronave contaba con un certificado de aeronavegabilidad en vigor, expedido el día 16 de junio de 2000 y válido hasta el día 15 de junio de 2001, y era mantenida de acuerdo al programa de mantenimiento autorizado.

1.7. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

Los restos de la aeronave se encontraban en un radio de pocos metros. El fuselaje con el ala y el empenaje de cola constituía un solo elemento. El motor se había desprendido de su bancada y se encontraba situado debajo del plano izquierdo. A poca distan-



cia había restos de superficies de mando del ala y las patas del tren principal, encontrándose la rueda de cola algo más alejada.

La aeronave ardió en su práctica totalidad, quedando sin afectar solamente las puntas de los planos y parte de la cola.

De la inspección de los restos se puede deducir que cuando la aeronave llegó al suelo, la hélice estaba girando con poca potencia aplicada.

1.8. Incendio

La aeronave ardió prácticamente en su totalidad. La parte del plano izquierdo en la cual está situado el tanque de combustible cayó sobre el motor. En el momento del accidente se estima que la cantidad de combustible a bordo debía ser de unos 320 litros.

1.9. Supervivencia

El piloto pudo salir de la aeronave por sus propios medios, sin que tuviera ningún problema para librarse de los atalajes de sujeción ni con la apertura de la cabina. Es posible que las lesiones sufridas en el pie se produjeran al saltar desde la cabina hasta el suelo cuando abandonó la aeronave.

1.10. Ensayos e investigaciones

1.10.1. *Inspección de los restos de la aeronave*

Dado el alto estado de deterioro de los restos fue imposible obtener información útil sobre el motor ni sobre sus elementos de mando.

1.10.2. *Declaración del piloto*

La aeronave despegó de la base de Rosinos de la Requejada, cargada con agua mezclada con espuma como agente extintor, para dirigirse al incendio forestal que se había declarado en el paraje conocido como Laguna Truchas.

A los pocos minutos del despegue y cuando ya estaba establecido en vuelo recto y normal hacia el área del incendio sufrió una bajada de potencia. El motor no llegó a pararse pero la pérdida de potencia fue lo bastante importante como para impedirle mantener la altura de vuelo.

Decidió volver a la base, soltó el agua y accionó las bombas de emergencia, tanto la eléctrica como la manual. En todo este proceso la aeronave continuó perdiendo altura y el motor no se recuperó. En algún momento en el que observó el indicador de presión de combustible vio que marcaba cero.

Al ver que se iba irremediamente contra el suelo, sin poder alcanzar ningún área adecuada para un aterrizaje de emergencia, bajó flaps, abrió puerta de emergencia, quitó el interruptor principal de energía, cerró combustible y maniobró en lo posible para reducir la velocidad del impacto.

1.10.3. *Información sobre el mantenimiento de la aeronave*

Dos días antes del accidente se efectuó sobre la aeronave una revisión de 100 horas. En ella, se cambió la bomba de gasolina del motor por una nueva, ya que se habían observado indicaciones de baja presión de combustible.

Tras la revisión, la aeronave efectuó un vuelo de traslado desde el aeropuerto de Valencia hasta su base en Rosinos de la Requejada. En este vuelo no se produjo ningún incidente, aunque hay que indicar que volando en vacío y despegando desde un aeropuerto como el de Valencia, los requerimientos de potencia al motor son reducidos.

1.10.4. *Información del fabricante de la aeronave*

Con independencia de este accidente y en fecha posterior al mismo, la compañía fabricante de la aeronave emitió la «Service Letter» identificada con el número M18/008/2001 y fechada el 14 de febrero de 2001. Este documento indica que uno de los elementos del cable de mando de gases puede quedarse suelto y como consecuencia, puede atascarse haciendo imposible aumentar la potencia del motor. El documento también recuerda una serie de acciones a realizar en el mantenimiento y operación de la aeronave para evitar este hecho.

Aunque no está indicado en el documento anterior, otra posible consecuencia observada del fallo del elemento del cable de mando de gases, es que el motor reduzca su potencia a una cercana a la mínima (ralentí) independientemente de la posición del mando de gases.

2. ANÁLISIS

Dado el estado de deterioro de la aeronave tras el incendio sufrido, fue imposible obtener información fiable sobre el funcionamiento de la bomba de combustible del motor, bombas auxiliares de combustible, mandos del motor y conductos y elementos del sistema de combustible.

Descartando el fallo simultáneo de la bomba principal de combustible y de las dos auxiliares, y admitiendo que la marcación del indicador de presión de combustible era correcta, la causa de que la presión caiga a cero, o próxima a cero, puede ser una obstrucción parcial en algún punto del sistema de combustible posterior a la bomba y anterior al punto de medida de la presión, como puede ser el filtro o las tuberías flexibles. Esta obstrucción parcial no tuvo que notarse necesariamente en el vuelo de traslado, porque los requerimientos de potencia fueron reducidos.

No puede descartarse totalmente que se produjera el fallo del cable del mando de gases referido por el fabricante. Sin embargo, aunque esta posibilidad explicaría la pérdida de potencia, no debería afectar a la presión de combustible, que no se reduciría.

En principio, también puede descartarse que se produjera un cierre total del paso de combustible, como sería el cierre de la válvula de corte de combustible (shut off valve), bien sea por avería o por accionamiento inadvertido, ya que en ese caso se pararía el motor por completo.

3. CONCLUSIONES

Se estima que la causa más probable del accidente fue una obstrucción parcial del sistema de alimentación de combustible al motor.