

**RESUMEN DE DATOS**

**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>17 de julio de 2001; 11:30 horas</b>
Lugar	<b>Finca Pericón, T.M. de Vejer de la Frontera (Cádiz)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-EDD</b>
Tipo y modelo	<b>GRUMMAN G164B</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>PRATT &amp; WHITNEY R-985-AN14B</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN**

**Piloto al mando**

Edad	<b>29 años</b>
Licencia	<b>Piloto comercial de avión</b>
Total horas de vuelo	<b>1.800 horas</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>300 horas</b>

**LESIONES**

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

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Borde marginal ala inferior y equipo fumigación</b>
Otros daños	<b>No</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Aviación general – Comercial – Aplicaciones aéreas</b>
Fase del vuelo	<b>Despegue – Ascenso inicial</b>

## **1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS**

### **1.1. Reseña del vuelo**

El día 17 de julio de 2001 la aeronave Grumman B164B, matrícula EC-EDD, llegó a la finca Pericón aproximadamente a las 11:00 hora local para continuar en las labores de fumigación que había iniciado a primera hora en otra finca colindante.

Según manifestación del piloto, procedió a cargar la aeronave por sexta vez con la misma cantidad de agente fumigador que en los vuelos anteriores sobre la finca. Realizado el chequeo prevuelo sin novedad, inició la carrera de despegue y en el momento de levantar la cola advirtió que el avión tardaba un poco más de lo normal en irse al aire. Antes de finalizar el recorrido por la pista, el piloto accionó la descarga de emergencia facilitando que la aeronave se fuera al aire, sin embargo, terminó por desplomarse rebasando la longitud de la pista y recorriendo los últimos metros sobre un arrozal.

El piloto resultó ileso.

La aeronave resultó con daños en el equipo de fumigación principalmente y otros daños menores en el borde marginal del ala inferior.

### **1.2. Información sobre la tripulación**

El piloto disponía de una licencia de piloto comercial de avión y contabilizaba un total de 1.800 horas de vuelo, de las cuales en 1.500 habían sido realizadas en labores de fumigación y extinción de incendios. En el tipo de aeronave del incidente contabilizaba 300 horas.

### **1.3. Información sobre la aeronave**

El modelo G164B de Grumman es una aeronave biplano con patín de cola. Su motor desarrolla una potencia nominal de 450 hp.

### **1.4. Información meteorológica**

Las condiciones de viento eran de 5 a 10 nudos de intensidad, ligeramente por la derecha según la dirección de vuelo. La temperatura aproximada era de 24 °C.

### **1.5. Información sobre el aeródromo**

La maniobra se efectuaba en una pista de tierra preparada de 500 m de longitud y ligera pendiente de descenso.

## 2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

La aeronave emprendía el sexto vuelo de fumigación sobre la misma finca. El piloto afirmó que la carga en todos los vuelos fue la misma, sin embargo en la carrera de despegue advirtió una dificultad mayor para levantar la cola. Esta circunstancia debió prolongar el recorrido de despegue, reduciéndose la longitud de pista disponible. Por otra parte, esta demora para levantar la cola pudo estar influida por la decisión de efectuar la rotación a una velocidad por debajo de la necesaria, lo que impidió tener la sustentación suficiente para iniciar el vuelo.

El accionamiento de la descarga de emergencia produjo una reducción casi instantánea del peso, que hace que el balance entre fuerzas de sustentación y peso se vea incrementado rápidamente a favor de la primera, logrando que la aeronave se levantara del suelo pero, sin embargo, la variación brusca en el centrado de la masa provocaría también un cambio rápido en la actitud del avión pudiendo superarse en ese movimiento el ángulo de ataque máximo, llevando al avión a la pérdida, por lo que aeronave acabó por desplomarse en el arrozal.

Teniendo en cuenta que, como el piloto afirma, la cantidad de carga era la misma en las seis ocasiones, debemos considerar también que las condiciones de temperatura y humedad fueron variando a lo largo del día, de manera que la mayor temperatura ambiente que existiría en el último vuelo respecto al primero haría disminuir las prestaciones del motor.