

Matrícula: <b>EC-BGD</b>		Año de fabricación: <b>1966</b>		Categoría/peso: <b>MENOS DE 2.250 Kg.</b>	
Marca y modelo de la aeronave: <b>PIPER PA-25-235</b>					
Número de motores / marca y modelo. <b>1 / LYCOMING 0-540-G1A5</b>					
Fecha: <b>7-MAYO-2002</b>		Hora local: <b>12:00</b>		Provincia: <b>CÁCERES</b>	
Lugar del suceso: <b>PISTA EVENTUAL DE ALMOHARÍN</b>					
<b>Lesiones</b>	Muertos	Graves	Leves/Illesos	Piloto al mando (licencia): <b>PILOTO COMERCIAL DE AVIÓN</b>	
Tripulación		<b>1</b>		Edad: <b>30</b>	Total horas de vuelo: <b>3500 horas</b>
Pasajeros				Tipo de operación: <b>AVIACIÓN GENERAL – COMERCIAL – TRABAJOS AÉREOS</b>	
Otros				Fase de operación: <b>DESPEGUE – CARRERA DE DESPEGUE</b>	
Daños a la aeronave: <b>DESTRUIDA</b>				Tipo de suceso: <b>PÉRDIDA TEMPORAL DE CONTROL</b>	

## Descripción del suceso

El piloto se encontraba efectuando vuelos de siembra de arroz desde una pista eventual en el término municipal de Almoharín, provincia de Cáceres, cuya orientación es noreste-suroeste.

El viento soplaba con intensidad moderada desde el sureste, por lo que incidía con un ángulo de unos 90° sobre la pista de vuelo.

Ese día el piloto había comenzado la actividad a las 7:30 horas aproximadamente. Hacia las 12:00 horas locales se dispuso a iniciar el vuelo número 17 del día. Cargó la aeronave con 250



kgs. de semilla de arroz y unos 80 kgs. de combustible, que es más de lo necesario para llevar a cabo la siembra, ya que pretendía terminar la finca en la que estaba trabajando, y, posteriormente, sin tomar, desplazarse hasta otra pista. Inició la carrera de despegue en sentido noreste, y cuando la aeronave se encontraba próxima a alcanzar la velocidad de rotación, se produjo un giro brusco hacia la izquierda, que provocó

que la aeronave se saliese de la pista, para a continuación capotar, quedándose detenida boca abajo.

A consecuencia de los impactos y el vuelco sufridos, se inició un fuego en la zona de motor, que rápidamente se extendió al resto de la aeronave, y que afectó al piloto antes de que

pudiese abandonarla, produciéndole quemaduras de 2º grado. Finalmente el piloto logró evacuar la aeronave por sus propios medios, resultando ésta totalmente quemada por el incendio, y por tanto destruida.

### **Análisis**

Este tipo de aeronaves, Piper PA-25, tienen el depósito de combustible instalado en el morro, justo detrás del mamparo cortafuegos y delante del depósito del producto para tratamiento, por lo que son más susceptibles de sufrir la aparición de fuego después de un impacto o vuelco, ya que, a causa de su proximidad, el combustible derramado puede llegar con facilidad a las zonas calientes del motor.

La pista eventual en la que estaba operando la aeronave tiene 6 metros de ancho. Está constituida por una vía pecuaria y sus laterales lindan con parcelas sembradas de cereal, dentro de las cuales se habían creado dos “franjas de seguridad” de dos metros de anchura cada una, mediante el tumbado del cereal existente en ellas, lo que



proporciona una anchura total de 10 metros (6 m. de pista más 4 m. de las dos franjas), aunque la pendiente lateral presenta un fuerte cambio en la transición entre la vía y la finca colindante.

Esta aeronave es de ala baja y su envergadura (11 metros) es superior a la anchura de la pista más las franjas de seguridad (10 metros) en la que estaba despegando, por lo que la punta de ambos planos quedaba por fuera de ellas.

No se han encontrado evidencias de que se haya producido el reventón de un neumático, la rotura de una pata o cualquier otra causa mecánica que justifique el giro brusco de la aeronave.

Por tanto, aparece como causa más probable del accidente una variación del viento que produjo dos efectos sobre la aeronave: por una parte un desequilibrio direccional longitudinal que hizo que la aeronave comenzase a desviarse del eje de la pista, y por otra un ligero alabeo en el que se levantó el plano derecho y bajó el izquierdo. El extremo de este último se enganchó en el cereal, lo que generó un par debido al cual se produjo el giro brusco de la aeronave.

### **Recomendaciones de seguridad**

#### **REC. 28/02**

Las operaciones de trabajos aéreos agrícolas obligan, de alguna manera, a operar desde pistas lo más próximas posible a la zona de tratamiento, lo que implica que los campos eventuales utilizados no reúnan frecuentemente condiciones buenas para la operación, en cuanto a longitud, anchura, superficie de la pista u obstáculos en laterales y cabeceras.

El 17 de julio de 2002 ha sido publicada la Resolución de la Dirección General de Aviación Civil, de 5 de julio de 2002, por la que se establecen procedimientos operativos específicos para operaciones de trabajos aéreos y agroforestales, cuyo objeto es garantizar unos niveles de seguridad óptimos en este tipo de operaciones. El punto 4 del Anexo 2 de dicha Resolución establece que los Manuales de Operaciones deben incluir una descripción de los procedimientos a seguir en cada uno de los trabajos aéreos o actividades agroforestales que se vayan a realizar. Como quiera que la elección del campo a utilizar es una parte inherente a la actividad, los Manuales de Operaciones deberían incluir procedimientos específicos sobre el particular, recomendándose que en su contenido se tengan en cuenta los siguientes extremos:

- Que se examine a fondo toda la zona próxima a las fincas que van a tratar, extendiendo el radio de acción a la máxima distancia desde la que sería posible operar, con el fin de encontrar una pista eventual que reúna las mejores condiciones posibles.
- Una vez localizada la mejor pista eventual disponible en la zona, se corrijan, en la medida de lo posible, las carencias o limitaciones que pudiera presentar (mejorar la superficie, aumentar su anchura o longitud, eliminar obstáculos, etc.), antes de iniciar las operaciones de tratamiento agrícola.

- Ante la posibilidad de que la pista eventual elegida, aún habiendo sido mejorada, todavía presente deficiencias, se recomienda que se limiten las condiciones de operación (viento lateral o de cola, temperaturas de operación, carga de la aeronave, número de vuelos diarios, etc) con objeto de minimizar los riesgos de la operación.