

RESUMEN DE DATOS/DATA SUMMARY

<u>LOCALIZACIÓN/LOCATION</u>			
Fecha y hora/Date and time		Sábado, 27 julio 2002; 09:00 horas	
Lugar/Site		Pista eventual de Valdetorres (Badajoz)	
<u>AERONAVE/AIRCRAFT</u>			
Matrícula/Registration		EC-EJX	
Tipo y modelo/Type and model		Piper PA-36-375	
<u>MOTORES/ENGINES</u>			
Tipo y modelo/Type and model		Lycoming IO-720-D1CD	
Número/Number		1	
<u>TRIPULACIÓN/CREW</u>			
<u>Piloto al mando/Pilot in command</u>			
Edad/Age		36 años	
Licencia/Licence		Piloto Comercial	
Total horas de vuelo/Total flight hours		2121 horas	
Horas de vuelo en el tipo/Total flight hours on type		1610 horas	
<u>LESIONES/INJURIES</u>			
	Muertos/Fatal	Graves/Serious	Leves/Minor
Tripulación/Crew			1
Pasajeros/Passengers			
Otras personas/Third persons			
<u>DAÑOS/DAMAGES</u>			
Aeronave/Aircraft		Importantes	
Otros daños/Third parties		Ninguno	
<u>DATOS DEL VUELO/FLIGHT DATA</u>			
Tipo de Operación/Operation		Trabajos aéreos – Comercial – Agrícola	
Fase del Vuelo/Phase of flight		Despegue – Recorrido de despegue	

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS**1.1 Reseña del vuelo**

La aeronave operaba desde la pista eventual de Valdetorres y estaba efectuando tareas de fumigación, con producto en polvo, sobre campos de maíz. Inmediatamente a continuación de efectuar el despegue correspondiente al segundo vuelo de la mañana, la aeronave se precipitó contra el terreno que hay a continuación de la pista.

1.2 Lesiones a personas

El piloto resultó ileso

1.3 Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió la rotura de las dos patas del tren principal y daños en la hélice, motor y diversas zonas de planos y fuselaje.

1.4 Otros daños

No hubo daños reseñables a terceros.

1.5 Información sobre la tripulación

El piloto contaba con una licencia que le capacitaba para la realización del vuelo y valida hasta el día 18 de febrero de 2003. Su experiencia total era de 2121 horas de vuelo, de ellas 1610 eran en el tipo.

1.6 Información sobre la aeronave

La aeronave contaba con un certificado de aeronavegabilidad en vigor y era mantenida de acuerdo con el programa de mantenimiento autorizado.

1.7 Información meteorológica

No hay datos meteorológicos correspondientes al lugar exacto del accidente. Pero a la hora en que se produjo las condiciones meteorológicas disponibles eran las siguientes:

- En superficie había una zona de bajas presiones relativas sobre el Golfo de Cádiz que se extendía hasta Extremadura.
- En altura, sobre Extremadura, a 2000 pies soplaban vientos flojos y la temperatura era de 28 grados centígrados; a 5000 pies el viento era de 9 nudos y dirección 160°, siendo la temperatura de 20 grados centígrados.
- Los datos de lugares relativamente próximos (de 20 a 50 kilómetros) indican la presencia en superficie de viento de intensidad entre 2 y 4 nudos, con rachas de 8 nudos y dirección entre 220° y 300°. Las temperaturas en torno a los 20 – 22 grados centígrados, sin nubosidad y con visibilidad superior a 10 kilómetros.
- No había predicción de ningún fenómeno meteorológico adverso para Extremadura a la hora del accidente.

1.8 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave se arrastró sobre su parte inferior en los últimos metros, ya que la pata principal derecha se plegó contra el ala de ese mismo lado y la pata principal izquierda resulto arrancada. La aeronave mantuvo su integridad a excepción de la pata principal izquierda, que quedo a unos 30 metros del resto.

La hélice presentaba aspecto de que la aeronave llegó al suelo con el motor parado o con muy poca potencia.



1.9 Ensayos e investigaciones

1.9.1 Información sobre la carga

Según declaración del operador, estimaba que llevaría unos 550-650 kilogramos de producto en forma de polvo. La capacidad máxima del depósito de producto es de 1000 kilogramos, siendo su volumen de 1041 litros.

1.9.2 Declaración del piloto

Estaba realizando la maniobra de despegue y se encontraba situado casi al final de la pista con la aeronave elevándose. Notó que lo alcanzaba una racha o remolino de viento que lo empujó de nuevo contra el suelo. Como consecuencia de ello, la aeronave golpeó con el tren principal de aterrizaje contra un montículo de tierra, se descompensó y cayó violentamente contra el terreno. Antes del impacto contra el terreno paró el motor.

2 ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Según la estimación de 550-650 kilogramos de carga, la aeronave estaba lejos de su peso máximo autorizado al despegue. Las condiciones de altitud de la pista y temperatura tampoco parecen determinantes. En cualquier caso, y a falta de información sobre la distancia disponible o empleada en el despegue, puede considerarse que estas aeronaves empleadas en trabajos agroforestales operan prácticamente siempre en el límite de peso determinado por las circunstancias operacionales.

En estas circunstancias, cualquier pequeña incidencia del tipo de la descrita por el piloto o, por ejemplo, un pequeño incremento del ángulo de ataque de la aeronave por encima del posible en las circunstancias de la operación, el inicio de un viraje o una mínima bajada momentánea de la potencia del motor, pueden ocasionar el accidente.

Por todo ello se considera que la causa más probable del accidente fue que la distancia de despegue disponible estaba muy ajustada teniendo en cuenta las condiciones de peso, temperatura y altitud en las que operaba la aeronave.

