

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Viernes, 29 de abril de 2005; 19:50 h local
Lugar	Cerca del campo de tiro de El Muriano (Córdoba)

AERONAVE

Matrícula	EC-DGI
Tipo y modelo	PIPER PA-36-375 Brave
Explotador	Trabajos Aéreos Espejo, S. L.

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING IO-720-D1CD
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	45 años
Licencia	Piloto comercial de avión
Total horas de vuelo	4.700 h
Horas de vuelo en el tipo	1.700 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	No

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Comercial – Vuelo en vacío
Fase del vuelo	En ruta

INFORME

Fecha de aprobación	28 de septiembre de 2005
---------------------	---------------------------------

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

El día del suceso, el piloto de la aeronave Piper PA-36-375, matrícula EC-DGI, había estado trabajando en labores de fumigación en Villanueva de Córdoba (Córdoba). Al finalizar el trabajo despegó sin carga con dirección a la base situada en el Aeropuerto de Córdoba.

Durante el trayecto, y a unos 20 km del punto de partida, la aeronave comenzó a perder altura sin responder a las maniobras del piloto para evitarlo. Finalmente, el tripulante se vio obligado a hacer un aterrizaje de emergencia sobre la falda de una de las montañas que atravesaba.

El piloto resultó ileso y la aeronave con daños importantes en el tren de aterrizaje, planos y fuselaje.

Dadas las dificultades orográficas del terreno, el piloto tuvo que desplazarse hasta una zona de cobertura telefónica para comunicar el suceso y no pudo ser localizado hasta primeras horas de la noche.

1.2. Manifestaciones del piloto

El piloto, en sus manifestaciones, dijo que el vuelo transcurrió normalmente, que al atravesar el pantano de Guadalquivir sufrió una descendencia y, rebasado éste, entró en un terreno cubierto de montañas. En un momento dado percibió que la aeronave perdía altura, por lo que fue aumentando potencia y modificó el paso de la hélice hasta paso mínimo. Al ver que no obtenía resultado decidió llevar a cabo un aterrizaje forzoso, seleccionó «full flaps», cortó el interruptor general («master») poco antes del impacto, y terminó cayendo sobre los matorrales que cubrían la ladera de la montaña, lo que en su opinión amortiguó el golpe.

En cuanto al funcionamiento del motor, el piloto declaró que fue correcto todo el tiempo.

1.3. Inspección del motor

Se efectuó una inspección por impacto de acuerdo con el manual de revisión general («overhaul») del fabricante. El resultado fue que todas las partes se encontraban dentro de los límites establecidos.

En consecuencia, se sustituyeron las piezas exigidas por el fabricante en el procedimiento de «overhaul» y se realizó el montaje del motor.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Debido a que no se ha encontrado anomalía o malfuncionamiento alguno en la aeronave que justificasen la pérdida de altura durante el vuelo, no ha podido establecerse la causa que originó este accidente.