

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

| | |
|--------------|---|
| Fecha y hora | Lunes, 30 de mayo de 2005; 07:30 h |
| Lugar | Pozoblanco (Córdoba) |

AERONAVE

| | |
|---------------|--|
| Matrícula | EC-EJF |
| Tipo y modelo | AIR TRACTOR AT-401; S/N 4010685 |
| Explotador | Trabajos Aéreos Extremeños, S. A. |

Motores

| | |
|---------------|---------------------------------------|
| Tipo y modelo | PRATT & WHITNEY R-1340-AN1 |
| Número | 1 |

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

| | |
|---------------------------|----------------------------------|
| Edad | 50 años |
| Licencia | Piloto comercial de avión |
| Total horas de vuelo | 5.905 h |
| Horas de vuelo en el tipo | 2.015 h |

LESIONES

| | Muertos | Graves | Leves/ilesos |
|----------------|---------|--------|--------------|
| Tripulación | | | 1 |
| Pasajeros | | | |
| Otras personas | | | |

DAÑOS

| | |
|-------------|---|
| Aeronave | Importantes |
| Otros daños | Valla de piedra derruida y terreno contaminado por derramamiento de producto químico |

DATOS DEL VUELO

| | |
|-------------------|---|
| Tipo de operación | Aviación general – Comercial – Aplicaciones aéreas |
| Fase del vuelo | Despegue – Ascenso inicial |

1.- INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1.- Reseña del vuelo

El día 30 de mayo de 2005 la aeronave Air Tractor AT-401, matrícula EC-EJF, había cargado una cantidad de 500 kg de un producto pesticida de aplicación agrícola y 350 l de combustible para llevar a cabo el tratamiento de una finca próxima.

El terreno de la pista provisional desde donde operaba el avión se encontraba compacto aunque con rodales de hierba a lo largo de sus 600 m de longitud. La utilización de la pista sólo era posible con orientación W-E ya que en el otro sentido un tendido eléctrico la hacía inutilizable. En el momento de iniciar la actividad el cielo estaba cubierto y el viento era variable con rachas de dirección NW de unos 16 kt de velocidad.

La aeronave inició la carrera de despegue y, poco antes de llegar al final de pista, el piloto percibió que no llevaba suficiente velocidad para emprender el vuelo de forma segura. Ayudado por una pequeña depresión del terreno en la prolongación de la pista y, sin conseguir irse al aire, el piloto accionó la descarga de emergencia y consiguió remontar el vuelo a lo largo de unos 200 m, pero sin lograr ascender, terminando por colisionar con el tren de aterrizaje y la punta del ala izquierda contra una valla de piedra que cercaba una finca.



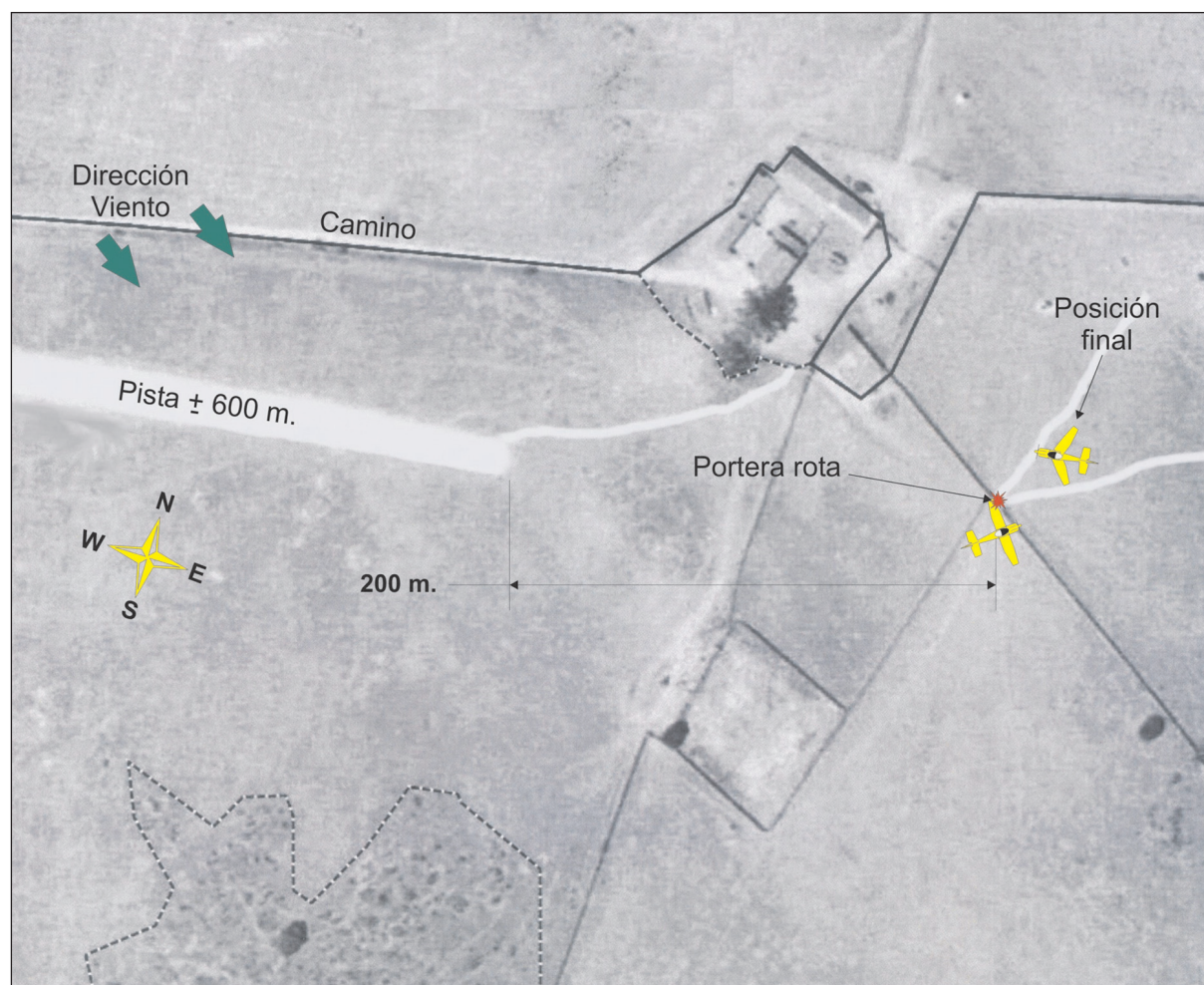
El impacto provocó un giro hacia la izquierda de la aeronave deteniéndose poco más adelante. El piloto resultó ileso aunque la aeronave sufrió importantes desperfectos.

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

La aeronave se detuvo girada 180° respecto a la trayectoria que seguía previa al choque. El ala izquierda presentaba un fuerte impacto frontal que afectaba a la mitad de la parte exterior. El tren de aterrizaje había sufrido un desplazamiento hacia atrás con la pérdida de las ruedas del tren principal.

El fuselaje se plegó hacia el lado izquierdo desplazando de su posición a la deriva y al timón de dirección. La hélice tenía sus puntas dobladas hacia atrás, pero la zona del motor no fue afectada por el choque.

Los flaps se encontraban prácticamente en posición de totalmente desplegados («full flaps»).



2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

La aeronave estaba operando con un peso inferior al certificado como máximo al despegue (3.560 kg). Descartado un problema del sistema motopropulsor, se estima que hubo principalmente dos factores que pudieron haber impedido elevarse al avión tras sobrevolar 200 m desde el final de pista, como son las condiciones de viento reinantes y la selección de flaps.

La experiencia del piloto en este tipo de aeronave le alertó durante la carrera de despegue de la insuficiente distancia de pista remanente. La presencia de viento en cola y ligeramente por la izquierda dificultaba la operación, requiriendo mayor distancia al despegue. No obstante, esta circunstancia fue considerada por el piloto al entender que por la cabecera orientada de E a W le impedía operar la presencia de un tendido eléctrico.

La selección de flaps estuvo próxima a la máxima, lo que provocó que la resistencia durante el despegue fuese elevada, impidiendo alcanzar la velocidad adecuada para el despegue con la potencia disponible.