

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Viernes, 12 de agosto de 2005; 12:30 h local
Lugar	Base de Extinción de Incendios de Gergal (Almería)

AERONAVE

Matrícula	EC-GGQ
Tipo y modelo	AIR TRACTOR AT-802
Explotador	Ángel Martínez Ridao. Tratamientos Aéreos

Motores

Tipo y modelo	PRATT & WHITNEY PT6A-67AG
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	54 años
Licencia	Piloto comercial de avión
Total horas de vuelo	4.200 h
Horas de vuelo en el tipo	600 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Invernadero próximo a pista, valla cercado de pista

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación gral. – Comercial – Lucha contra incendios
Fase del vuelo	Carrera de despegue

INFORME

Fecha de aprobación	21 de diciembre de 2005
---------------------	--------------------------------

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

El día 12 de agosto a las 12:30 h local, la aeronave inició la carrera de despegue en la base de extinción de incendios forestales de Gergal (Almería) por la pista 30. Era el primer vuelo del día, la aeronave iba parcialmente cargada y el objeto del vuelo era el traslado de la aeronave a la base de Utrera para la sustitución de un neumático.

De acuerdo con la declaración del piloto, durante la carrera de despegue cuando la aeronave había recorrido 600 m notó una fuerte racha de viento del lado izquierdo e inició un giro brusco hacia la izquierda lo que provocó que se saliera de la pista, el piloto intentó elevar la aeronave pero el tren principal impactó con la valla que cercaba la base y la aeronave se precipitó sobre un invernadero situado a aproximadamente 50 m de la pista. La aeronave sufrió daños importantes.

El piloto resultó ileso y pudo abandonar la aeronave por sus propios medios.

1.2. Daños sufridos por la aeronave

El tren de la aeronave impactó con la valla perimetral y posteriormente la aeronave chocó con un invernadero. Los restos se encontraban concentrados y el morro de la aeronave estaba girado 180° respecto al sentido de despegue.

Al inspeccionar los restos se observó que la cola tenía una rotura que la había colocado perpendicular al fuselaje de la aeronave y en el lado izquierdo. No presentaba impactos de consideración por lo que probablemente fue cortada por un cable metálico del invernadero.

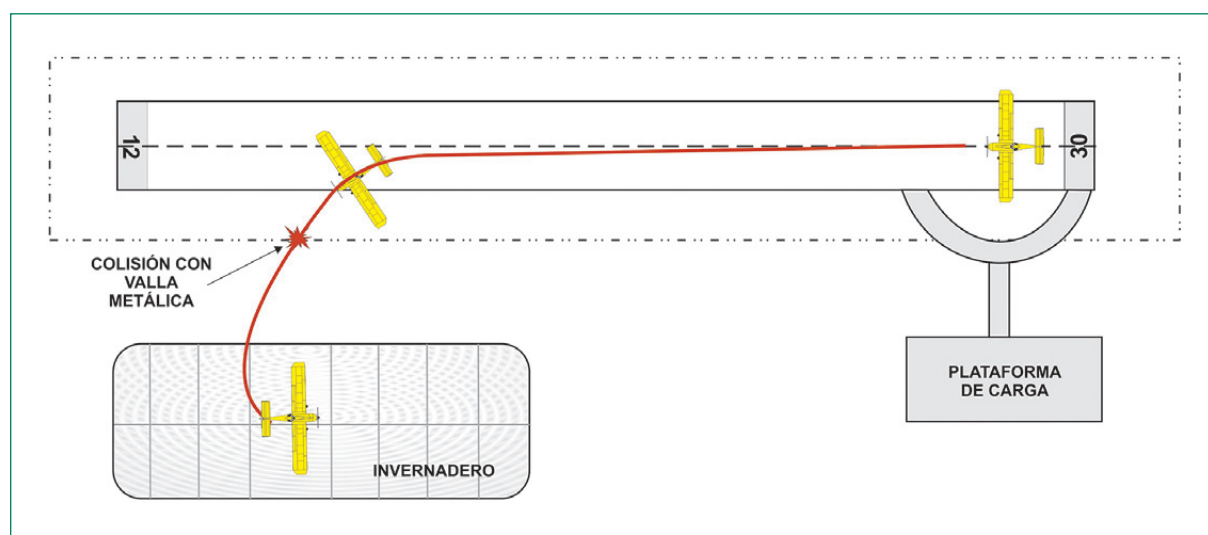


Figura 1. Trayectoria seguida por la aeronave



Foto 1. Restos de la aeronave

El plano izquierdo había perdido la mayor parte del alerón y todo el flap, así como parte del extremo del ala. En el borde de ataque no aparecía ningún impacto significativo.

La pata derecha del tren principal se había desprendido y se encontraba junto a la pata izquierda.

El fuselaje no tenía deformaciones considerables y la hélice no tenía impactos importantes pero se habían enredado numerosos cables metálicos a su alrededor que fueron los que frenaron la aeronave y la hicieron girar hacia el lado izquierdo.

1.3. Otros daños

La aeronave impactó con un invernadero golpeando a la estructura de hierro galvanizado que lo sostenía y arrancado la cubierta de polietileno y el entramado de cables de acero.

1.4. Información personal

El piloto de la aeronave era piloto comercial de avión con una experiencia de 4.200 h de vuelo y 600 h en el tipo de aeronave. La licencia de vuelo y el certificado médico estaban en vigor.

Durante la campaña de 2005 había volado aeronaves del tipo Dromader PZL y Air Tractor 802. Las horas acumuladas en Dromader PZL eran 25:16 h y las había realizado antes de agosto de 2005. A partir del inicio de agosto había utilizado aeronaves del tipo Air Tractor 802 en las bases de Resinera, Beas de Segura y Gergal con las que había realizado un total de 29:30 h.

Aunque el piloto estaba destinado en la base forestal de Gergal desde el día 7 de agosto, estuvo en la base de Beas del Segura (Jaén) los días anteriores al del accidente (8, 9 y 10 de agosto) debido a un incendio que se produjo en la sierra de Cazorla. El día previo al accidente (11 de agosto) no realizó ningún vuelo con la aeronave.

Según informó el piloto el día del accidente no se encontraba bien físicamente, ya que durante la noche no había descansado adecuadamente y había tenido, incluso, algo de fiebre.

1.5. Información sobre la aeronave

La aeronave tenía un certificado de aeronavegabilidad en vigor y los trabajos de mantenimiento se habían realizado de acuerdo al programa de mantenimiento aprobado.

La aeronave tenía instalado un motor Pratt & Whitney modelo PT6A-67AG, S/N PCE-RD0023, que desarrolla un par en el despegue de 4.170 lb × ft.

Según la información facilitada por expertos operadores de este tipo de aeronave, la aeronave Air Tractor 802 tiene un despegue complicado en lo que se refiere a compensación del par motor. En el procedimiento de «antes de despegue» se recoge que se sitúe el compensador del timón de dirección en el arco verde lo que facilita contrarrestar el par motor en el momento de despegar, cuando la aeronave tiene mucha potencia pero poca velocidad para que los mandos de vuelo sean lo suficientemente efectivos.

El par motor hace que la aeronave gire hacia la izquierda, tendencia que se debe compensar además presionando el pedal derecho.

Si existe viento cruzado, esta operación se hace más compleja, sobre todo si es viento de la izquierda.

1.6. Información de aeródromo

La base forestal de Gergal se encuentra en la provincia de Almería, se utiliza como base para la lucha contra incendios.

La pista tiene una longitud de 1.000 m y está asfaltada. Está orientada en sentido 120°/210°. El aeródromo se encuentra vallado y está situado por encima de los terrenos que lo rodean donde se realizan cultivos intensivos en invernaderos. La pendiente de las superficies laterales anexas a la pista es de, aproximadamente, un 2%.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

De la información recogida se concluye que durante el recorrido de despegue se produjo una fuerte racha de viento que hizo que el avión se descontrolara y girara hacia la izquierda sin que el piloto pudiera corregir esa tendencia de la aeronave. La pendiente que tenía el terreno adyacente a la pista y la posible merma en las condiciones físicas del piloto, contribuyeron a que fuera más complejo corregir el desvío.

El piloto consiguió elevar la aeronave, pero no lo suficiente para salvar la valla perimetral que rodea a la base forestal. El impacto del tren principal de la aeronave con la valla hizo que se precipitara contra el invernadero.

Por tanto, la causa probable del accidente fue la pérdida de control en tierra debido a una racha de viento que desvió la aeronave a la izquierda de la pista durante la carrera de despegue sin que el piloto reaccionara a tiempo para corregir esa desviación.