

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Sábado, 12 de agosto de 2006; 20:50 h local
Lugar	A unos 4 km de la pista eventual de Carcelén (Albacete)

AERONAVE

Matrícula	EC-IVU
Tipo y modelo	PZL M18A Dromader
Explotador	Ángel Martínez Ridao Tratamientos Aéreos

Motores

Tipo y modelo	PZL KALISZ ASZ-62IR-M18
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	48 años
Licencia	Piloto comercial de avión
Total horas de vuelo	3.532 h
Horas de vuelo en el tipo	120 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Menores
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Trabajos aéreos – Comercial – Contraincendios
Fase del vuelo	En ruta – Crucero

INFORME

Fecha de aprobación	27 de septiembre de 2006
---------------------	---------------------------------

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1. Antecedentes del vuelo

La aeronave despegó de la base de Carcelén (Albacete) aproximadamente a las 17:15 h para realizar labores de extinción en un incendio forestal declarado en la localidad de Petrola (Albacete).

En las dos primeras descargas la aeronave cargó agua en la base de Carcelén y en las demás en la base de Ontur (Albacete) por encontrarse ésta más cerca del incendio.

Sobre las 19:00 realizó una parada de descanso de unos 40 minutos en la base de Ontur. En esta base hay suministro de agua pero no de combustible.

Sobre las 20:25 despegó por última vez de la base de Ontur y, tras descargar en el incendio, se dirigió de vuelta a la base de Carcelén.

Cuando se encontraba a unos 4 km de la citada base el motor se paró. El piloto logró arrancar pero se volvió a parar inmediatamente. Dada la poca altura disponible sobre el terreno (y tras comunicar por radio a la base lo que ocurría), procedió a realizar un aterrizaje de emergencia en el lugar disponible más apropiado.

El piloto y único ocupante de la aeronave resultó ileso y pudo abandonarla sin ninguna incidencia adicional.

Tras contactar con el terreno y recorrer unos 80 m, la aeronave sufrió la rotura de la pata izquierda del tren de aterrizaje y se desvió hacia un barranco donde capotó. Los daños se redujeron a la hélice, tren de aterrizaje y golpes menores en diversos puntos.

No se produjeron daños a terceros dignos de mención.

1.2. Información de aeronave

La aeronave contaba con un certificado de aeronavegabilidad renovado por última vez el día 29-05-2006 y válido hasta el día 29-05-2007. De acuerdo con la documentación consultada, la aeronave era mantenida de acuerdo a su programa de mantenimiento autorizado.

1.3. Investigaciones

En la inspección de la aeronave se encontró que los depósitos de combustible estaban vacíos y no se apreciaban roturas en ellos. No se encontraron restos de derrames ni en el terreno ni en la superficie de la aeronave.

La aeronave había totalizado un tiempo de vuelo desde la última carga de combustible de aproximadamente 2 horas 20 minutos el día del suceso y unos 45 minutos el día anterior. En la última operación de carga de combustible se llenaron los depósitos al máximo.

La política de combustible empleada por el operador era la de empezar la jornada con los depósitos al máximo independientemente del tiempo de vuelo del día anterior.

El piloto declaró que en ningún momento fue consciente de que no hubiera combustible suficiente.

Las evidencias encontradas en la aeronave en el lugar del accidente confirman que la hélice llegó al suelo casi parada y sin potencia.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Todos los indicios y evidencias apuntan a que la parada del motor se produjo por agotamiento del combustible.

Las tres horas de vuelo que realizó la aeronave entre el día del suceso y el anterior después del último repostaje están en consonancia con la autonomía máxima esperable para el tipo de operación que desarrollaba.

La aeronave empezó la jornada con menos combustible del previsto según la política de combustible empleada por este operador. La parada en una base (Ontur) sin suministro de combustible impidió que se pudiera repostar la aeronave aunque el piloto hubiera sido consciente del bajo nivel en los depósitos.

Los aforadores son en general de una precisión relativa y desde luego no son adecuados para estimar la cantidad de combustible remanente cuando el nivel es bajo.

Por todo ello se considera que la causa más probable del accidente fue el agotamiento del combustible de la aeronave.