

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Martes, 15 de agosto de 2006; 19:40 h local
Lugar	Inmediaciones del km 21 de la carretera AV-901 (Ávila)

AERONAVE

Matrícula	EC-HNK
Tipo y modelo	AIR TRACTOR AT-802
Explotador	FAASA

Motores

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

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	37 años
Licencia	Piloto comercial de avión
Total horas de vuelo	1.429 h
Horas de vuelo en el tipo	65 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Destruída
Otros daños	Incendio de la vegetación alrededor del punto de impacto

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Trab. aéreos – Comercial – Lucha contra incendios
Fase del vuelo	En ruta – Ascenso

INFORME

Fecha de aprobación	25 de octubre de 2006
---------------------	------------------------------

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1. Antecedentes del vuelo

La aeronave despegó de la pista de la Iglesuela a las 19:30 h local para participar en las labores de extinción de un incendio en una zona próxima al puerto de Mijares (Ávila).

Se encontraba ascendiendo por el interior del valle que termina en dicho puerto cuando el piloto estimó que el régimen de ascenso no era suficiente para sobrepasar las estribaciones del final del valle. Comprobó que las indicaciones de par motor, revoluciones de la hélice, temperatura de turbina (ITT) y velocidad estaban dentro de la normalidad. Incrementó el par motor y el paso de la hélice intentando aumentar la pendiente de subida, pero tras cerciorarse de que no ascendería lo bastante como para rebasar el puerto con seguridad, decidió arrojar la carga de agua y dar la vuelta. Según su declaración, viró unos 15 o 20 grados a la derecha para aproximarse a la pared del valle e inició un viraje a la izquierda con el morro bajo para intentar ganar velocidad hasta 130/140 kt. Cuando había virado unos 150 grados notó una fuerte descendencia y, ante la evidencia de un impacto inminente contra el terreno, niveló la aeronave y la dirigió hacia una zona que consideró adecuada para reducir en lo posible los efectos del golpe.

La aeronave impactó contra una pequeña masa boscosa de unos 15 o 20 árboles y fue perdiendo su energía en sucesivos impactos dejando una estela de restos hasta su total detención. Después de los primeros impactos, y poco antes de pararse definitivamente, comenzó a arder.

El piloto, único ocupante de la aeronave, al apercibirse del incendio, abandonó la aeronave antes de que ésta se detuviera completamente, saltando por la ventanilla izquierda.

La aeronave resultó completamente destruida como consecuencia de los daños por impacto y el posterior incendio, que también se propagó a la vegetación cercana. En la inspección en el lugar no se encontraron indicios de fallo en la aeronave previos al accidente.

Según la información suministrada por el piloto, la situación meteorológica en el momento del accidente era de buena visibilidad, sin nubes y viento fuerte, sin poder precisar su dirección. El día anterior había volado atravesando el puerto por el mismo sitio en tres ocasiones. El mismo día del accidente lo había sobrevolado también por la mañana.

En el momento del accidente el piloto contaba con las licencias, habilitaciones y certificado médico en vigor. El día 5 de abril de 2006 había efectuado el último entrenamiento recurrente como piloto agroforestal.

Según la documentación consultada, la aeronave era mantenida de acuerdo a su programa de mantenimiento autorizado.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

El estado final de la aeronave impidió realizar un estudio detallado de los restos. En todo caso, el piloto no comentó haber detectado deficiencias mecánicas previas y los valores que observó en los instrumentos eran normales para las condiciones de vuelo. Por ello se descarta la posibilidad de fallo en la aeronave y sus sistemas.

Aunque pudiera haber habido algunos efectos de viento a sotavento y de descendencias por calentamiento desigual de las laderas del valle, no se considera que fueran significativos en el desarrollo del accidente, pues serían de poca intensidad y muy cercanos al suelo. Estos factores pudieron quizás sólo tener una influencia moderada en el tramo final, cuando ya el impacto contra el terreno era inevitable. Se estima también que estas condiciones variarían poco con respecto a las existentes en el vuelo que se había realizado previamente ese día en la misma zona y que había transcurrido sin novedad.

Podría haber sido más relevante que la aeronave llevase más carga en el vuelo del accidente que en las operaciones anteriores, sin que el piloto fuese consciente de ello, aunque esa diferencia de peso tendría que haber sido considerable para producir un descenso en las prestaciones de ascenso como el referido por el piloto.

La distancia que separaba el lugar donde se produjo el impacto y el puerto, y la diferencia de cotas entre esos dos puntos, hacían improbable que se sobrevolase el final del valle con garantías, incluso teniendo en cuenta que la aeronave se encontraría en vuelo a una altitud mayor que la del punto de impacto, ya que durante el viraje que acometió el piloto en su intento de dar la vuelta se debió perder altura y velocidad.

Con todo ello, el escenario más probable que explicaría el accidente pasa por asumir que la aeronave se adentró en el valle con poca altura, menor que en las ocasiones precedentes, lo cual no le permitió sobrepasar el puerto situado al final del mismo ni poder dar la vuelta.