

**RESUMEN DE DATOS**

**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Viernes, 5 de junio de 2009; 08:00 h local<sup>1</sup></b>
Lugar	<b>Término municipal de Utrera (Sevilla)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-END</b>
Tipo y modelo	<b>AIR TRACTOR AT-401</b>
Explotador	<b>Trabajos Aéreos de Córdoba</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>PRATT &amp; WHITNEY R-1340-AN1</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN**

**Piloto al mando**

Edad	<b>40 años</b>
Licencia	<b>Piloto comercial de avión – CPL(A)</b>
Total horas de vuelo	<b>5.920 h</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>800 h</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			<b>1</b>
Pasajeros			
Otras personas			

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Menores</b>
Otros daños	<b>Ninguno</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Trabajos aéreos – Comercial – Agrícola</b>
Fase del vuelo	<b>Carrera de despegue</b>

**INFORME**

Fecha de aprobación	<b>23 de marzo de 2011</b>
---------------------	----------------------------

<sup>1</sup> La referencia horaria del informe es la hora local. Para hallar la hora UTC deben restarse dos unidades.

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

El avión AIR TRACTOR AT- 401 de matrícula EC-END fue fabricado en 1988 con número de serie 401-0698. Tenía previsto realizar un vuelo el 5 de junio de 2009 despegando a las 8:00 h de una pista de tierra conocida con El Toruño situada en el término municipal de Utrera (Sevilla), con destino a otra pista también de tierra, conocida como Huerta de la Arena, situada en el municipio de Isla Mayor (Sevilla), para realizar labores de fumigación en plantaciones de arroz.

La figura 1 presenta un plano de la zona incluyendo las pistas de origen y destino previstas.

Según declaró el piloto, después realizar la inspección previa al vuelo, puso en marcha el motor y esperó a que la presión y la temperatura estuvieran dentro de los márgenes de operación. A continuación inició el despegue a la hora prevista sin ir cargado, y cuando se encontraba en el aire notó una fuerte ráfaga de viento que venía desde su derecha que le hizo perder el control del avión precipitándole contra el suelo a la derecha de la pista sobre un campo de trigo situado en el margen de la misma.

El piloto no sufrió lesiones en el impacto, pero sí se produjeron daños en la aeronave. La pata izquierda del tren principal resultó doblada hacia adentro (por debajo del fuselaje), se rompió la llanta, las puntas de ambos planos que sufrieron diversas abolladuras y desperfectos y también la hélice, cuyas palas presentaban rozaduras y ligeras pérdidas de material.

Además, se produjeron algunos daños en la parte inferior de la carcasa del motor.

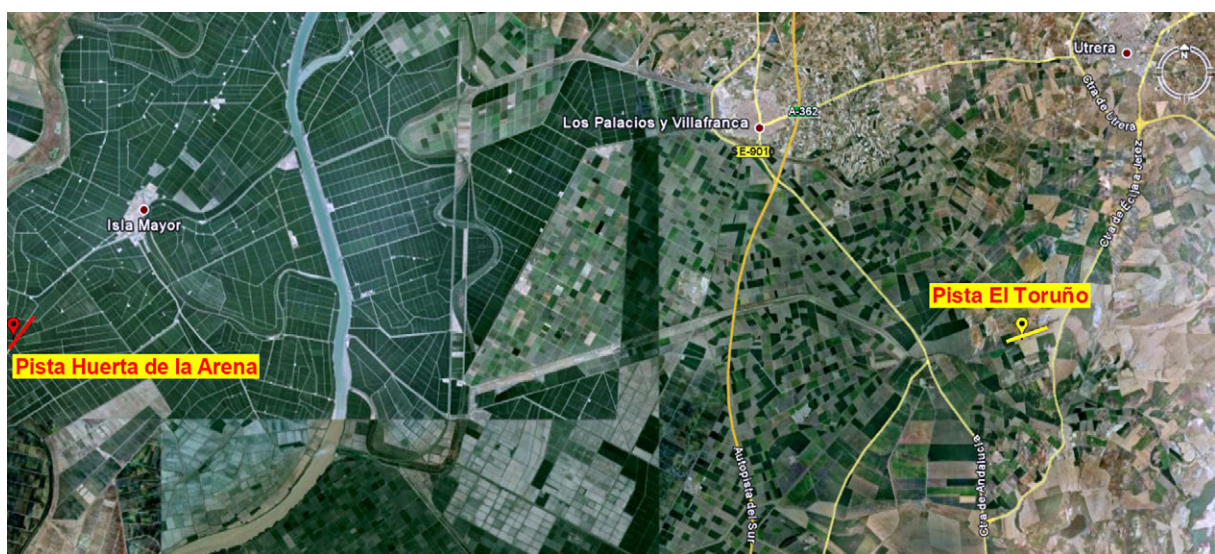


Figura 1. Mapa de la zona



Figura 2. Daños en la pata izquierda y en la hélice

El piloto tenía 40 años y poseía el título de piloto comercial de avión, CPL(A) desde el 9-02-1999. Previamente, el 29-01-1990 había obtenido la licencia de piloto privado, PPL(A). Tenía también las habilitaciones agroforestal y del avión AIR TRACTOR, todas ellas en vigor al igual que el correspondiente certificado médico.

Su experiencia era de 5.920 h, de las cuales 800 h las había realizado en el tipo. Había iniciado la actividad aérea a las 7:00. En las 24 horas anteriores al incidente había volado 3 horas, en los 30 días anteriores 65 horas, y en los 90 días anteriores 80 horas.

En la notificación del incidente el piloto afirmaba que no tenía un conocimiento previo de las condiciones meteorológicas que había en la zona. No obstante informó de que en el momento del incidente había nubes dispersas (de 1/8 a 4/8) y turbulencias en la zona.

A primeras horas de la mañana, en la época del año en la que se realizaba el vuelo es posible encontrar algunas brisas, que pueden provocar movimientos imprevisibles de aire (ráfagas o turbulencias).

## 2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

El piloto tenía una dilatada experiencia, y gran parte de la misma la había adquirido en el tipo, por lo que no parece probable que el incidente se debiera a una falta de pericia.

No obstante, todo parece indicar que el día del incidente el piloto no tuvo en cuenta la importancia de conocer con antelación las condiciones meteorológicas. La falta de previsión de las condiciones meteorológicas, y posiblemente una relajación excesiva a la hora de realizar la operación, seguramente por causa de su dilatada experiencia hizo que le sorprendiera una ráfaga haciéndole perder el control en una de las fases críticas de vuelo como es el despegue.

Los daños sufridos por la aeronave son coherentes con el hecho de que la ráfaga viniera desde la derecha como relató el piloto, y el avión se desplazase hacia la izquierda y por lo tanto tuviera un impacto fuerte con la pata de ese lado que hizo que esta quedase fuertemente doblada hacia adentro. Al intentar corregir para hacerse con el control de la aeronave lo hizo hacia el mismo lado desde donde le había venido la ráfaga (derecha) lo que resultó en una salida de pista por ese lado.

Para contrarrestar el efecto de la ráfaga es bastante probable que bajase el morro del avión y que tocase ligeramente con las palas de la hélice contra el terreno. El impacto fue leve, por lo que las palas estaban muy poco dañadas, a pesar de que la hélice giraba a plena potencia por encontrarse en el momento del despegue.