

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	8 de octubre de 2009; 08:45 h local
Lugar	Proximidades de la estación de ferrocarril de Archidona-Málaga

AERONAVE

Matrícula	EC-GHI
Tipo y modelo	AIR TRACTOR AT-502B MSN 0360
Explotador	Ángel Martínez Ridao Tratamientos Aéreos

Motores

Tipo y modelo	PRATT & WHITNEY PT6A-15AG
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	57 años
Licencia	Piloto comercial de avión
Total horas de vuelo	9.000 h
Horas de vuelo en el tipo	1.500 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Dos líneas eléctricas afectadas

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Trabajos aéreos – Comercial – Agrícola – Aplicaciones aéreas
Fase del vuelo	Maniobrando – Vuelo bajo

INFORME

Fecha de aprobación	23 de marzo de 2011
---------------------	----------------------------

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

El día del suceso el piloto, perteneciente a la compañía Martínez Ridao Tratamientos Aéreos, estaba realizando vuelos de tratamiento de la mosca del olivo sobre cultivos en el término municipal de Archidona (Málaga) a bordo de una Aeronave AT-502B. Había despegado de la pista eventual denominada Los Pilotos en Antequera, próxima a la zona de trabajo.

En el tercer vuelo del día y de acuerdo con la información suministrada por el piloto, cuando realizaba una pasada a baja altura, advirtió de pronto la presencia de un poste del tendido eléctrico delante de la trayectoria del avión, cuando se encontraba muy cerca.

Levantó el morro del avión para intentar evitarlo pero la hélice impactó con el poste. La aeronave continuó el vuelo y a continuación colisionó con los cables de otra línea eléctrica. La hélice cortó los cables y prosiguió en vuelo. El piloto realizó una toma de emergencia sobre un campo de olivos a consecuencia de la cual la aeronave sufrió daños considerables (figura 1).



Figura 1. Posición final de la aeronave

1.2. Declaraciones del piloto

Según las declaraciones del piloto las condiciones meteorológicas eran buenas con óptima visibilidad y viento muy suave o prácticamente en calma.

Tras el primer impacto percibió una reducción de potencia del motor y una vibración como consecuencia del desprendimiento de una pala de la hélice. La hélice no obstante siguió girando y cortó los cables de la segunda línea eléctrica.

El piloto indicó que estaba muy familiarizado con la zona de trabajo por anteriores trabajos.



Figura 2. Estado final de la aeronave, ausencia de una pala de la hélice

También comentó que la naturaleza del tipo de trabajo exige que el producto se lance con mucha precisión. Para ello se utilizan equipos GPS que requieren la atención del piloto lo que, según él, puede originar errores de apreciación en la situación de los obstáculos con respecto a la trayectoria de vuelo.

Según el piloto el hecho de que la trayectoria de vuelo transcurriera paralela a la línea eléctrica dificultó la visión de la misma.

El piloto también indicó que la posición de la llave de contacto o máster, en el lado derecho de la cabina, le obligó a cambiar la mano con la que manejaba la palanca de control, con el objeto de desconectar la energía del avión antes de la toma de emergencia. En su opinión esto incrementó el riesgo en una maniobra tan delicada.

1.3. Información sobre organización y gestión

De acuerdo con la Resolución de la DGAC de 5 de julio de 2002, el Operador lleva a cabo verificaciones de competencia y entrenamiento recurrente una vez al año para cada uno de sus pilotos.

Por otro lado, el Manual de Operaciones de la compañía establece la necesidad de visitar la zona de trabajo, junto al responsable de la parcela a tratar, previamente a la operación con el avión. En este caso así se hizo.

2. ANÁLISIS

La línea eléctrica (Figura 3) no se encuentra en las inmediaciones de un aeródromo ni instalación similar por lo que no cuenta con ningún elemento que mejore el contraste con el medio circundante.

Los tratamientos aéreos sobre el olivo se realizan a una altura entre 7 y 9 m, es decir ligeramente por debajo de la altura de la línea eléctrica con la que colisionó la aeronave que es estimó entre 10 y 12 m.

Por tanto, la aeronave volaba por debajo de los cables de la línea. Cuando el piloto percibió el riesgo de colisión intentó elevar la aeronave pero no consiguió superar la diferencia de altura y la hélice golpeó el poste.

Como consecuencia del golpe una pala de la hélice se desprendió del buje lo que resultó en una vibración percibida por el piloto.

Instantes antes de la toma de emergencia, con el objetivo de asegurar el avión, el piloto tuvo que utilizar su mano derecha para cortar la energía eléctrica mediante el apagado del máster. Esto le obligó a cambiar la mano con la que manejaba la palanca de control. Si bien el piloto manifestó su inseguridad por este hecho, se entiende que la actuación sobre el máster no menoscabó la seguridad.

3. CONCLUSIONES

Las condiciones meteorológicas eran adecuadas para la realización de la actividad.



Figura 3. Poste del tendido eléctrico dañado

El piloto contaba con experiencia en la aeronave y el tipo de operación, conocía el entorno por haber trabajado anteriormente en esa zona y había llevado a cabo un reconocimiento previo para familiarizarse con la zona de trabajo, tal como establecen los procedimientos de la Compañía.

La colisión con el poste del tendido eléctrico fue debido a un error de apreciación del piloto en relación a la trayectoria del vuelo respecto a la posición de la línea eléctrica.