

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Viernes, 5 de octubre de 2001; 9:30 horas
Lugar	Utrera (Sevilla)

AERONAVE

Matrícula	EC-FBK
Tipo y modelo	PIPER PA-36-375
Explotador	Tratamientos Aéreos Manuel Romero, S. L.

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING IO-720-D1CD
Número	1

TRIPULACIÓN**Piloto al mando**

Edad	46 años
Licencia	Piloto comercial de avión
Total horas de vuelo	9.500 horas
Horas de vuelo en el tipo	9.000 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Destruida
Otros daños	Cables de alta tensión

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Comercial – Trabajos aéreos
Fase del vuelo	Maniobrando

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

La aeronave estaba realizando trabajos de fumigación en una parcela próxima a Utrera (Sevilla). Según manifestó el piloto, con el objeto de posicionarse y realizar la última pasada de tratamiento salvó una línea de alta tensión pasando por debajo y viró a la derecha para volver a sobrevolar la parcela. En el viraje la aeronave ascendió y chocó contra los cables de alta tensión seccionando dos de ellos.

A consecuencia del impacto la aeronave se precipitó contra el terreno y quedó en posición invertida, resultando totalmente destruida.

El piloto de la aeronave pudo salir por sus propios medios sin que presentara lesión alguna.

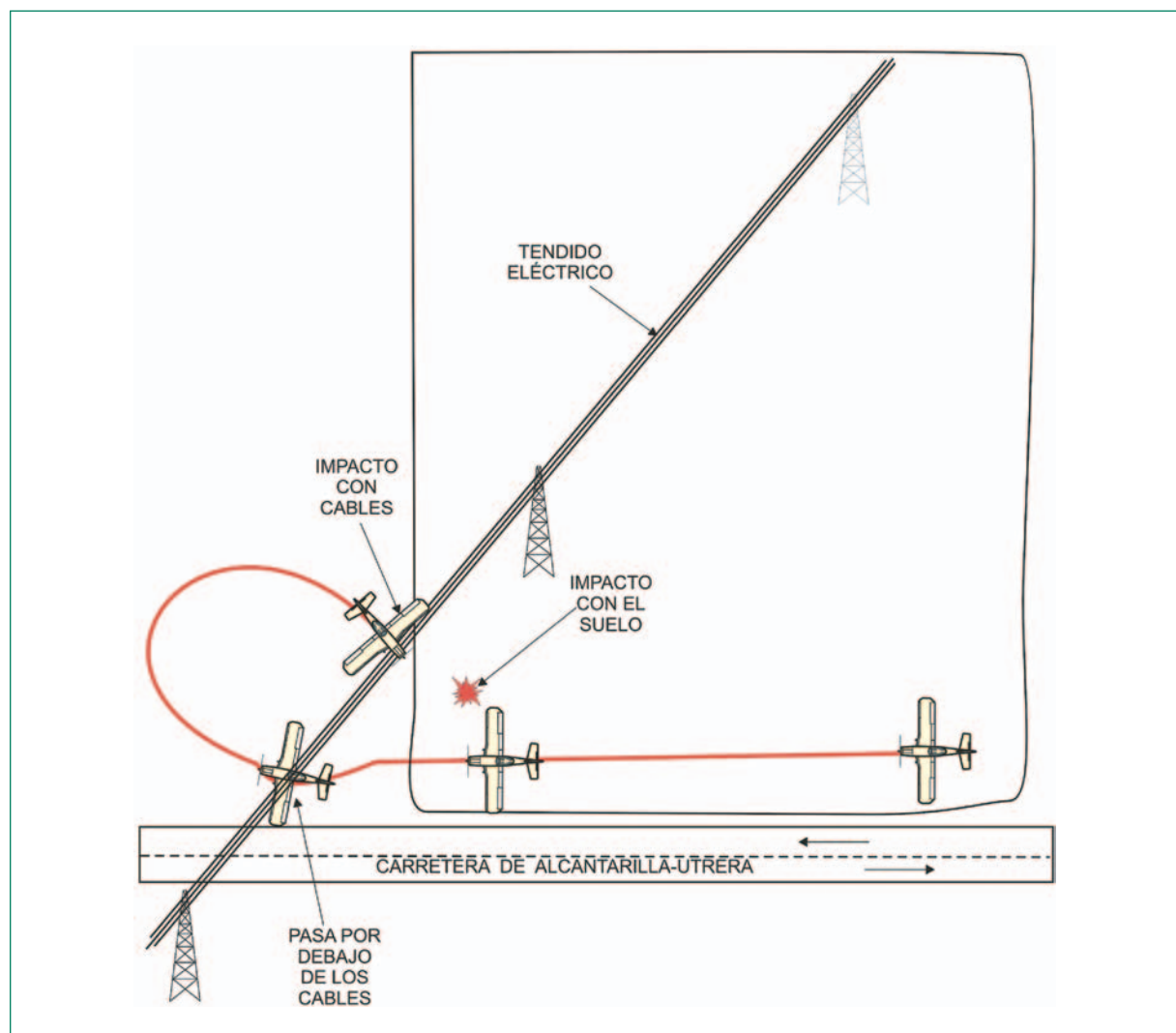


Figura 1. Trayectoria de la aeronave

1.2. Información sobre la tripulación

Los datos específicos sobre el piloto se relacionan a continuación:

Información sobre el piloto		
Edad	46 años	
Nacionalidad	Española	
Licencia	Piloto comercial de avión (desde 07-06-1974)	
<i>Habilitación (validez)</i>	Monomotor terrestre	
	Agroforestal (autorización de la DGAC pendiente de verificación)	
<i>Experiencia</i>	Total	9.500 horas
	En el tipo	9.000 horas
<i>Certificado médico</i>	Tipo	Clase 1

1.3. Información sobre la aeronave

La información específica de esta aeronave se expone a continuación:

Información general			
Matrícula	EC-FBK		
Fabricante	Piper Aircraft Corporation		
Modelo	Piper PA-36-375		
Número de serie	36-7802071		
Año de fabricación	1978		
<i>Motor</i>	Fabricante	Lycoming	
	Modelo	IO-720-D1CD	
	Número de serie	L-1345-54A	
<i>Hélice</i>	Marca	Hartzell	
	Modelo	HC-C3YR-1RF	
<i>Certificado de aeronavegabilidad</i>	Clase	Normal	
	<i>Empleo</i>	Categoría: trabajos aéreos	
		Prestación técnica: normal. Aeronave idónea sólo para vuelo visual.	
		Modalidad: tratamiento aéreo	
	Número	3161	
	Emisión	04-03-1991	
	Validez	21-05-2002	
	Última renovación	22-05-2001	

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

La aeronave estaba realizando trabajos de fumigación en una parcela próxima a Utrera (Sevilla). Según manifestó el piloto, con el objeto de posicionarse y realizar la última pasada de tratamiento salvó una línea de alta tensión pasando por debajo y viró a la derecha para volver a sobrevolar la parcela. En el viraje la aeronave ascendió y chocó contra los cables de alta tensión seccionando dos de ellos.

A consecuencia del impacto la aeronave se precipitó contra el terreno y quedó en posición invertida, resultando totalmente destruida.

El piloto de la aeronave pudo salir por sus propios medios sin que presentara lesión alguna.

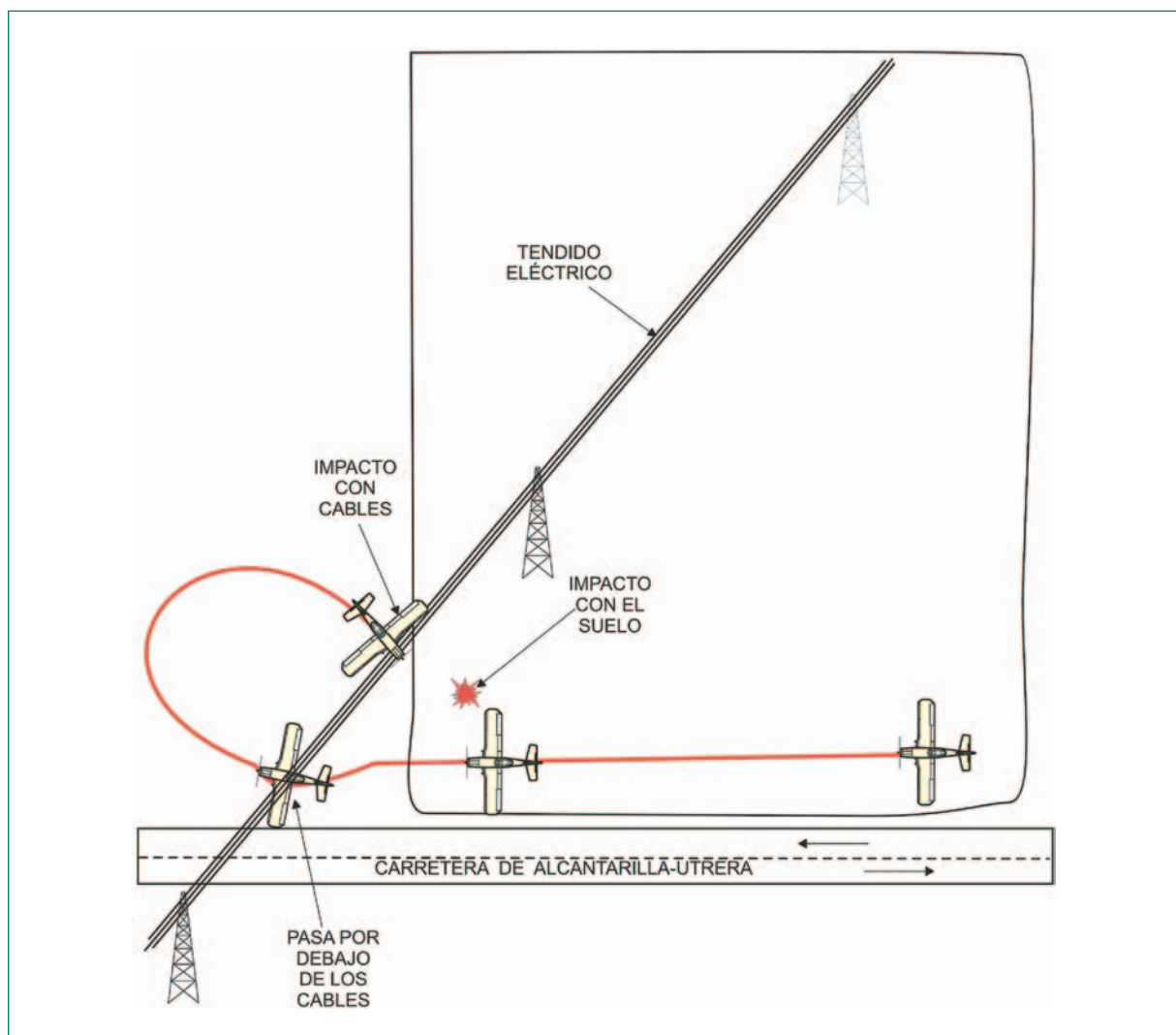


Figura 1. Trayectoria de la aeronave

1.2. Información sobre la tripulación

Los datos específicos sobre el piloto se relacionan a continuación:

Información sobre el piloto		
Edad	46 años	
Nacionalidad	Española	
Licencia	Piloto comercial de avión (desde 07-06-1974)	
<i>Habilitación (validez)</i>	Monomotor terrestre	
	Agroforestal (autorización de la DGAC pendiente de verificación)	
<i>Experiencia</i>	Total	9.500 horas
	En el tipo	9.000 horas
<i>Certificado médico</i>	Tipo	Clase 1

1.3. Información sobre la aeronave

La información específica de esta aeronave se expone a continuación:

Información general			
Matrícula	EC-FBK		
Fabricante	Piper Aircraft Corporation		
Modelo	Piper PA-36-375		
Número de serie	36-7802071		
Año de fabricación	1978		
<i>Motor</i>	Fabricante	Lycoming	
	Modelo	IO-720-D1CD	
	Número de serie	L-1345-54A	
<i>Hélice</i>	Marca	Hartzell	
	Modelo	HC-C3YR-1RF	
<i>Certificado de aeronavegabilidad</i>	Clase	Normal	
	<i>Empleo</i>	Categoría: trabajos aéreos	
		Prestación técnica: normal. Aeronave idónea sólo para vuelo visual.	
		Modalidad: tratamiento aéreo	
	Número	3161	
	Emisión	04-03-1991	
	Validez	21-05-2002	
Última renovación	22-05-2001		



Figura 5. Detalle de la cabina

El plano izquierdo se había doblado hacia dentro debido, posiblemente, al impacto del borde marginal con el terreno. Estaba parcialmente desgarrado del encastre con el fuselaje.

El motor se había desplazado de su bancada y dos de las palas de la hélice estaban enterradas. La tercera aparecía intacta.

El estabilizador vertical y el timón de dirección se habían deformado al contactar con el terreno, mientras que el timón de profundidad no presentaba daños.

El compartimento de la cabina había mantenido prácticamente su integridad y no presentaba deformaciones de consideración, lo que permitió que el piloto no sufriera daños y pudiera salir por sí mismo.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

El piloto de la aeronave había estado fumigando el campo y se había familiarizado con él. Iba a realizar la última pasada para dar por terminada la fumigación. Cuando pasó bajo los cables, el piloto inició un viraje bastante ceñido durante el que se produjo un ligero ascenso del que posiblemente el piloto no fue consciente. Cuando se encontró con los cables de frente, ya próximo a completar el viraje, no tuvo tiempo para reaccionar y salvarlos.

Por tanto, la causa más probable del accidente fue la falta de concentración del piloto, lo que provocó que no advirtiera que había ascendido en el transcurso de un viraje cerrado que terminó con el impacto de la aeronave con los cables de alta tensión.

Características técnicas		
<i>Dimensiones</i>	Envergadura	11,817 metros
	Altura	2,285 metros
	Longitud	8,38 metros
<i>Limitaciones</i>	Peso máximo despegue	2.176 kg
	Tripulación mínima	1 piloto

Información de mantenimiento		
<i>Aeronave</i>	Horas	2.727:30 horas
<i>Motor</i>	Horas	2.594:35 horas
<i>Últimas inspecciones</i>	Aeronave	Día: 22-05-2001
		Horas aeronave: 2.697:45 horas
		Tipo: inspección básica (100 horas)
	Motor	Día: 22-05-2001
		Horas motor: 2.564:50 horas
		Tipo: inspección básica (100 horas)

1.4. Información sobre los restos de la aeronave

Sobre el campo que estaba fumigando la aeronave había una línea de alta tensión que lo cruzaba. El campo donde impactó la aeronave era un terreno llano de rastrojos.



Figura 2. Posición de la aeronave respecto a la línea de alta tensión

La aeronave voló bajo los cables de alta tensión e inició un viraje a la derecha. En dicho viraje la aeronave ascendió y fue cuando impactó con los cables de alta tensión y seccionó dos de ellos.

Después del impacto contra el terreno la aeronave se encontró en posición invertida y paralela a la línea eléctrica.

Un cable de la línea de alta tensión permanecía enrollado sobre sí mismo en una sección del tercio exterior del ala derecha, lo que indicaba que el impacto se produjo con dicho plano. Este plano había perdido parte del borde de ataque, pero no presentaba tantas deformaciones como el plano izquierdo.



Figura 3. Cable enroscado en el plano derecho de la aeronave



Figura 4. Deformaciones del plano izquierdo



Figura 5. Detalle de la cabina

El plano izquierdo se había doblado hacia dentro debido, posiblemente, al impacto del borde marginal con el terreno. Estaba parcialmente desgarrado del encastre con el fuselaje.

El motor se había desplazado de su bancada y dos de las palas de la hélice estaban enterradas. La tercera aparecía intacta.

El estabilizador vertical y el timón de dirección se habían deformado al contactar con el terreno, mientras que el timón de profundidad no presentaba daños.

El compartimento de la cabina había mantenido prácticamente su integridad y no presentaba deformaciones de consideración, lo que permitió que el piloto no sufriera daños y pudiera salir por sí mismo.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

El piloto de la aeronave había estado fumigando el campo y se había familiarizado con él. Iba a realizar la última pasada para dar por terminada la fumigación. Cuando pasó bajo los cables, el piloto inició un viraje bastante ceñido durante el que se produjo un ligero ascenso del que posiblemente el piloto no fue consciente. Cuando se encontró con los cables de frente, ya próximo a completar el viraje, no tuvo tiempo para reaccionar y salvarlos.

Por tanto, la causa más probable del accidente fue la falta de concentración del piloto, lo que provocó que no advirtiera que había ascendido en el transcurso de un viraje cerrado que terminó con el impacto de la aeronave con los cables de alta tensión.