

# CIAIAC

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN  
DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES DE  
AVIACIÓN CIVIL

## Declaración provisional A-039/2011

Accidente ocurrido a la aeronave PZL M18B "Dromader" matrícula EC-EVI, operada por la compañía Martínez Ridao Aviación S.L., el 2 de octubre de 2011, en la parroquia de Vences, perteneciente al Concello de Monterrei (Ourense))



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Declaración provisional

## A-039/2011

---

---

**Accidente ocurrido a la aeronave PZL M18B "Dromader"  
matrícula EC-EVI, operada por la compañía Martínez  
Ridao Aviación S.L., el 2 de octubre de 2011,  
en la parroquia de Vences, perteneciente  
al Concello de Monterrei (Ourense)**



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN  
DE ACCIDENTES E INCIDENTES  
DE AVIACIÓN CIVIL

Edita: Centro de Publicaciones  
Secretaría General Técnica  
Ministerio de Fomento ©

NIPO: 161-12-086-7

---

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

Tel.: +34 91 597 89 63  
Fax: +34 91 463 55 35

E-mail: [ciaiac@fomento.es](mailto:ciaiac@fomento.es)  
<http://www.ciaiac.es>

C/ Fruela, 6  
28011 Madrid (España)

## **Nota importante**

El presente documento constituye la declaración provisional contemplada en el artículo 16.7 del Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, así como en el párrafo 6.6 del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional. La declaración recoge los pormenores del progreso de la investigación y las cuestiones de seguridad operacional más importantes que se han suscitado hasta el momento. La información que se aporta es susceptible de poder variarse a medida que la investigación avance.

De conformidad con lo señalado en Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo y en el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, la investigación tiene carácter exclusivamente técnico, sin que se haya dirigido a la determinación ni establecimiento de culpa o responsabilidad alguna. La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objeto fundamental que la prevención de los futuros accidentes.

Consecuentemente, el uso que se haga de esta información para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.

## **Abreviaturas**

AEMET	Agencia Estatal de Meteorología
CPL(A)	Piloto Comercial (Avión)
GPS	Sistema de Posicionamiento Global (Global Positioning System)
m	Metros

**RESUMEN DE DATOS****LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Domingo, 2 de octubre de 2011; 17:30 hora local</b>
Lugar	<b>Vences - Concello de Monterrei (Ourense)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-EVI</b>
Tipo y modelo	<b>PZL M18B "Dromader"</b>
Explotador	<b>Martínez Ridao Aviación S.L.</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>PZL Kalisz ASZ-62IRM18</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN**

Piloto al mando

Edad	<b>54 años</b>
Licencia	<b>CPL(A)</b>
Total horas de vuelo	<b>3.810 horas</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>630 horas</b>

**LESIONES**

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

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Destruida</b>
Otros daños	<b>No</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Trabajos aéreos - Comercial - Lucha Contra incendios</b>
Fase de vuelo	<b>Maniobrando - Vuelo a baja altura</b>

**DECLARACIÓN PROVISIONAL**

Fecha de aprobación	<b>25 de julio de 2012</b>
---------------------	----------------------------



## 1. RESUMEN DEL SUCESO

El día 2 de octubre de 2011, la aeronave PZL M18B "Dromader", matrícula EC-EVI, despegó de la pista de Antela, ubicada en las proximidades de la localidad de Xinzo de Limia (Ourense), junto con otras dos aeronaves, para sofocar un incendio que se había declarado en el término municipal del Concello de Monterrei.

Una vez en la zona del incendio, el piloto notificó que entraba en pasada para realizar la descarga. Transcurridos unos minutos y viendo que el piloto no notificaba que libraba la zona del incendio, el coordinador, que se encontraba a bordo del avión de coordinación, pidió al resto de las aeronaves que participaban en la extinción del incendio que comenzaran su búsqueda. La tripulación de un helicóptero localizó la aeronave, que había comenzado a arder, en la ladera de la montaña, en una zona próxima al incendio.



*Figura 1. Vista de la aeronave accidentada.*

Por este motivo el coordinador ordenó que todos los medios aéreos descargaran sobre la aeronave accidentada y que las brigadas de tierra se dirigieran a la zona del accidente.

Cuando los brigadistas llegaron hasta la aeronave, el frente de fuego ya la había sobrepasado. Buscaron entre los restos, pero no encontraron al piloto, cuyo cadáver fue localizado más tarde a unos 120 m del lugar en el que estaban los restos de la aeronave.

## 2. INVESTIGACIÓN

El piloto tenía su licencia en vigor, estaba cualificado para el vuelo y su actividad estaba dentro de los márgenes que establece la Circular Operativa 16B.

El historial de la aeronave refleja que en el momento del suceso totalizaba 1.219 horas de vuelo. Se comprobó que las revisiones de mantenimiento se habían realizado de acuerdo al programa de mantenimiento aprobado y que la última tarea de mantenimiento realizada, dos meses antes, había consistido en una revisión de 50 horas, realizada cuando la aeronave contabilizaba 1.179 horas de vuelo.

Por otra parte, la aeronave mantenía su certificado de aeronavegabilidad en vigor y la carga y centrado de la misma estaba dentro de los límites permitidos.

## Declaración provisional A-039/2011

---

La aeronave comenzó a arder tras el impacto, antes de que el incendio forestal alcanzase la zona en la que cayó. El fuego, que tuvo gran intensidad, afectó fuertemente a la aeronave, llegando a fundir gran parte del material metálico del revestimiento de los planos.

Hasta donde los daños debidos al incendio y al impacto lo permitieron, se realizó una inspección del sistema de mandos de vuelo de la aeronave, comprobándose la existencia de continuidad en los correspondientes a los timones de dirección y profundidad.

Con respecto a los alerones, no fue posible constatar la continuidad de mandos, debido a las roturas que presentaban las barras de mando. Estas roturas eran consistentes con el impacto contra el suelo. Se comprobó el estado de las articulaciones, tornillos de sujeción, topes, etc., sin que se apreciara ninguna deficiencia.

Los daños y deformaciones que presentan las palas de la hélice evidencian que, cuando se produjo el impacto contra el terreno, el motor se encontraba suministrando potencia.

El motor no presentaba grandes daños debidos al impacto. El fuego había calcinado gran parte del cableado eléctrico y tuberías y fundido parte de algunos elementos tales como tapetas de balancines, guías de las varillas de balancines, magnetos, carburador, etc. No se apreció ninguna evidencia de anomalía o de falla del motor previas al impacto.

Las marcas dejadas por la aeronave en el terreno y en la vegetación permitieron determinar que la aeronave impactó de frente contra la montaña (volando en dirección de Este a Oeste), y en actitud de alabeo a la derecha.

Los depósitos del agua, así como la práctica totalidad del sistema de descarga de ésta, incluyendo las compuertas, habían sido destruidos por el fuego. A causa de ello, no fue posible comprobar si el piloto realizó la descarga del agua sobre el incendio antes de impactar contra la montaña.

La información meteorológica proporcionada por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) indica que las condiciones meteorológicas eran buenas para el desarrollo de este tipo de vuelos.

La aeronave estaba equipada con un sistema de seguimiento de flota. Este sistema incorpora un equipo GPS mediante el que se determinaban los datos de posición, velocidad, rumbo y altitud de la aeronave, que son enviados cada 30 segundos a través de telefonía móvil. Los datos del vuelo del accidente no se han podido estudiar ya que no llegaron a la dependencia donde se reciben y almacenan. Tampoco fue posible extraer los datos que pudiera haber almacenados en la memoria no volátil del equipo de a bordo, debido a que resultó destruido por el fuego.

### 3. PROGRESO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación continúa en los siguientes aspectos:

- Trayectoria que siguió la aeronave durante la pasada en la que sucedió el accidente, así como las circunstancias que pudieron haber influido en su impacto contra la montaña.
- Aspectos de supervivencia.
- Causas de la no recepción de los datos del sistema de seguimiento de flota correspondientes al vuelo del accidente.

Al término de la investigación se publicará un informe final.

