

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Declaración provisional A-031/2013

Accidente ocurrido el 14 de septiembre de 2013 a la aeronave ULTRAMAGIC T210, matrícula EC-JVU, operada por Escuela de Aeronautas de Aerodifusión S.L., en la localidad de Segovia



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

A-031/2013

Accidente ocurrido el 14 de septiembre de 2013 a la aeronave ULTRAMAGIC T210, matrícula EC-JVU, operada por Escuela de Aeronautas de Aerodifusión S.L., en la localidad de Segovia



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: 161-14-129-X

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
<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) n.º 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) n.º 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

ESE	Este-Sureste
H	Horas (s)
kg	Kilos(s)
TBAL	Piloto de aerostato ("Balloon Pilot License")

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Sábado 14-9-2013; 9:35 hora local
Lugar	Segovia (casco urbano)

AERONAVE

Matrícula	EC-JVU
Tipo y modelo	Globo aerostático, ULTRAMAGIC T210 N/S 210/35
Explotador	Escuela de Aeronautas de Aerodifusión, S.L.

Motores

Tipo y modelo	Escuela de Aeronautas de Aerodifusión, S.L.
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	49 años
Licencia	TBAL. Autorización TTE. AÉREO COMERCIAL
Total horas de vuelo	130
Horas de vuelo en el tipo	15

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			1
Pasajeros		1	8
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Ninguno
Otros daños	No

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación comercial - Regular - Internacional - Pasajeros
Fase de vuelo	Aterrizaje

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	23 de julio de 2014
---------------------	----------------------------

1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

El sábado 14 de Septiembre de 2013 el globo aerostático ULTRAMAGIC T210, con matrícula EC-JVU, despegó de un campo en las inmediaciones de la localidad de Segovia con intención de realizar un vuelo turístico sobrevolando la ciudad.

Una vez sobrevolado el casco urbano de la ciudad con rumbo ESE, el viento prácticamente se detuvo. El piloto intentó el aterrizaje en ese lugar pero al percatarse de que había un tendido de alta tensión abortó el aterrizaje y se elevó de nuevo. Al volver a bajar el viento roló, llevándoles de nuevo hacia el casco urbano. El piloto descartó la opción de sobrevolar de nuevo la ciudad al estimar que no contaban con combustible suficiente (apenas 20 kg de gas propano) e ir a muy poca velocidad.

Con esta trayectoria, y antes de adentrarse en el casco urbano, el piloto decidió aterrizar en un campo abierto dentro del Recinto Ferial. En la aproximación pasaron por encima del edificio del Parque de Bomberos que se encuentra inmediatamente antes del descampado y en el descenso final tuvo que superar una farola lo que le condicionó la maniobra de descenso, obligándole a descender rápidamente para ajustarse a las dimensiones de la zona de aterrizaje. Esta rápida velocidad de descenso produjo una toma dura con el suelo que provocó lesiones graves a una pasajera (fractura de los dos tobillos). La aeronave no sufrió daños, quedando la cesta de pie.

2. INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado en la planificación del vuelo y los procedimientos por parte de la empresa explotadora.

En cuanto a los procedimientos del operador se ha tenido en cuenta el briefing de pre-vuelo con los pasajeros; y en concreto las instrucciones que se dan para el aterrizaje y si se siguieron éstas. También se han comprobado los procedimientos sobre los mínimos meteorológicos para poder realizar el vuelo, en el que también tienen en cuenta el sobrevuelo de zonas habitadas relacionándolo con la cantidad de combustible disponible. Se ha obtenido información de cómo planifican el vuelo según los datos que disponen de la previsión meteorológica y del tiempo de vuelo posible según la cantidad de combustible cargado. También se han tenido en cuenta las condiciones meteorológicas reales del día del accidente.

Los datos utilizados para la investigación han sido: distintas tomas de vídeo realizadas desde el globo por un pasajero en las que se ha tenido en cuenta tanto las imágenes como

Declaración provisional A-031/2013

el audio, fotografías tomadas por un testigo desde tierra en el momento del accidente y las declaraciones del piloto, director de operaciones, bombero testigo del momento del aterrizaje, pasajera herida y demás pasajeros.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

Investigación cerrada. El Pleno discutirá el proyecto de informe próximamente.