

# CIAIAC

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN  
DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES DE  
AVIACIÓN CIVIL

## Declaración provisional A-026/2013

Accidente ocurrido el día 16 de agosto de 2013 a la aeronave Yakovlev YAK-52, matrícula EC-IAN, en un vuelo privado, en las cercanías del Aeródromo de La Axarquía, en Vélez-Málaga (Málaga)



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Declaración provisional

## A-026/2013

---

**Accidente ocurrido el día 16 de agosto de 2013  
a la aeronave Yakovlev YAK-52, matrícula EC-IAN,  
en un vuelo privado, en las cercanías del Aeródromo  
de La Axarquía, en Vélez-Málaga (Málaga)**



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: 161-14-099-4

---

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) 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

h	Hora(s)
m	metros
Mhz	Megahercios

**RESUMEN DE DATOS****LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Viernes, 16 de agosto de 2013; 13:46 hora local</b>
Lugar	<b>200 metros al Noreste de la pista del Aeródromo de Vélez-Málaga</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-IAN</b>
Tipo y modelo	<b>Yakovlev YAK-52</b>
Explotador	<b>Privado</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>Vedeneyev M-14P</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN**

Piloto

Edad	51 años
Licencia	Piloto privado de avión
Total horas de vuelo	117:40 horas
Horas de vuelo en el tipo	16:20 horas

**LESIONES**

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

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Destruida</b>
Otros daños	<b>Varios árboles frutales</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Vuelo privado</b>
Fase de vuelo	<b>Maniobrando - Vuelo a baja altura</b>

**INFORME**

Fecha de aprobación	<b>25 de junio de 2014</b>
---------------------	----------------------------



## 1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

El piloto y propietario de la aeronave Yak-52, diseñada para vuelo acrobático, efectuaba un vuelo local de demostración a un amigo. Había presentado, desde el aeródromo de La Axarquía en Vélez-Málaga, un plan de vuelo a la torre de control de Málaga por fax con hora de salida a las 13:10H y una duración estimada del vuelo de 45 minutos.

Aproximadamente a los 20 minutos del vuelo comunicó por radio en la frecuencia de Aproximación de Málaga 118.45 Mhz, y luego en la frecuencia del aeródromo 123.50 Mhz, su intención de regresar y efectuar unas pasadas sobre la pista.

La información recogida y la trayectoria radar indican que la aeronave realizó varias maniobras y pasadas en al menos dos circuitos sobre el campo de vuelos de La Axarquía, incluyendo dos toneles en la zona asignada para el vuelo acrobático al noroeste de la pista. En el transcurso del último de ellos la aeronave entró en una actitud de vuelo descontrolado con un descenso muy pronunciado y una caída en vertical hasta el suelo.

La aeronave impactó contra el suelo prácticamente con trayectoria vertical, con una actitud de ligero morro abajo y un ligero alabeo a la derecha, a 200 m al noreste de la pista 13-31, sobre la estructura metálica y de cables de un antiguo invernadero ahora con cultivo arbóreo de mango.

El piloto fue encontrado sin signos vitales y el acompañante rescatado con heridas de gravedad que no permitieron su supervivencia más allá de 24 horas.

La aeronave, aunque aparentaba mantener su forma, había sufrido deformaciones y roturas importantes que hacen considerarla destruida. No se produjo fuego.

## 2. PROGRESO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se inició en la tarde del mismo día del accidente. Se dispuso de los restos de la aeronave para su examen exhaustivo y en el mismo lugar del suceso; sin embargo ha sido muy difícil la tarea de recopilación de la información del personal involucrado por su condición de operación en un entorno privado, así como testimonios fiables de la evolución del vuelo y la aeronave en los últimos segundos.

## **Declaración provisional A-026/2013**

---

La investigación, siguiendo las características del escenario y los primeros indicios encontrados, se ha centrado principalmente en las siguientes áreas:

- Causas del descontrol de la aeronave.
- Actuaciones y características de este tipo de aeronave.
- Obtención de testimonios de testigos presenciales.
- Condiciones de peso y centrado de la aeronave.

### **3. PRÓXIMAS ACCIONES**

La investigación se considera ya finalizada. El borrador de informe final está en redacción.