

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE **A**CCIDENTES
E **I**NCIDENTES DE
AVIACIÓN **C**IVIL

Informe técnico A-038/2015

Accidente ocurrido a la aeronave modelo Aeropro Eurofox 912 (S), matrícula G-UIRI, el día 5 de abril de 2015, en el aeródromo de Ontur (Albacete)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Informe técnico

A-038/2015

Accidente ocurrido a la aeronave modelo Aeropro Eurofox 912 (S), matrícula G-UIRI, el día 5 de abril de 2015, en el aeródromo de Ontur (Albacete)



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: 161-16-263-1

Diseño, maquetación e impresión: Centro de Publicaciones

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)

Advertencia

El presente informe es un documento técnico que refleja el punto de vista de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil en relación con las circunstancias en que se produjo el evento objeto de la investigación, con sus causas probables y con sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el art. 5.4.1 del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, y según lo dispuesto en los arts. 5.5 del Reglamento (UE) n.º 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010; el art.15 de la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea y en los arts. 1, 4 y 21.2 del R.D. 389/1998, esta investigación tiene carácter exclusivamente técnico y se realiza con la finalidad de prevenir futuros accidentes e incidentes de aviación mediante la formulación, si procede, de recomendaciones que eviten su repetición. No se dirige a la determinación ni al establecimiento de culpa o responsabilidad alguna, sin prejuzgar la decisión que se pueda tomar en el ámbito judicial. Por consiguiente, y de acuerdo con las normas señaladas anteriormente la investigación ha sido efectuada a través de procedimientos que no necesariamente se someten a las garantías y derechos a los que deben someterse las pruebas en un proceso judicial.

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

Índice

Abreviaturas	vii
Sinopsis	ix
1. Información factual	1
1.1. Antecedentes del vuelo	1
1.2. Lesiones personales	3
1.3. Daños a la aeronave	3
1.4. Otros daños	3
1.5. Información sobre el personal	3
1.6. Información sobre la aeronave	3
1.7. Información meteorológica	4
1.8. Ayudas para la navegación	4
1.9. Comunicaciones	4
1.10. Información de aeródromo	5
1.11. Registradores de vuelo	5
1.12. Información sobre los restos de la aeronave siniestrada y el impacto	5
1.13. Información médica y patológica	6
1.14. Incendio	6
1.15. Aspectos relativos a la supervivencia	6
1.16. Ensayos e investigaciones	6
1.16.1. Declaración de los testigos	6
1.16.1.1. Declaración de los testigos.....	6
1.17. Información sobre organización y gestión	7
1.18. Información adicional	7
1.19. Técnicas de investigación útiles o eficaces	7
2. Análisis	9
2.1. Consideraciones generales	9
2.2. Análisis de la operación	9
3. Conclusiones	11
3.1. Constataciones	11
3.2. Causas/factores contribuyentes	11
4. Recomendación de seguridad operacional	13

Abreviaturas

00:00	Horas y minutos (período de tiempo)
00 °C	Grado Centígrado
CAA	Autoridad de Aviación Civil Británica
ft	pie(s)
h	hora
hPa	Hectopascal
Kg	Kilogramo
Km	Kilómetro
Km/h	Kilómetro por hora
kt	Nudos(s)
LAA	Asociación de Aviación Ligera de Reino Unido
LELH	Código OACI aeródromo de Alhama de Murcia
LEOT	Código OACI aeródromo de Ontur
m	Metro
mm	Milímetro
nº	número
QNH	Reglaje de la subescala del altímetro para obtener elevación estando en tierra
SSW	Sursuroeste

Sinopsis

Propietario y Operador:	Privado
Aeronave:	Aeropro Eurofox 912 (S)
Fecha y hora del accidente:	5 de abril de 2015, 13:45 hora local ¹
Lugar del accidente:	Aeródromo de Ontur (Albacete)
Personas a bordo:	1 tripulante ileso, 1 pasajero ileso
Tipo de vuelo:	Aviación general - Privado
Fase de vuelo:	Despegue-Ascenso inicial
Fecha de aprobación:	29 de marzo de 2016

Resumen del accidente

La aeronave modelo Aeropro Eurofox 912 (S), matrícula G-UIRI, sufrió un accidente durante el despegue por la pista 13 del aeródromo de Ontur (Albacete), cuando se disponía a realizar un vuelo privado local con dos ocupantes a bordo.

Durante el ascenso inicial, la aeronave no alcanzaba la altura suficiente como para garantizar unas condiciones de seguridad óptimas para el despegue, por lo que el piloto decidió realizar una toma de emergencia, viéndose obligado en el último momento a desviarse ligeramente hacia un campo de olivos situado al final de la pista para evitar un impacto frontal contra un talud.

Piloto y pasajero resultaron ilesos. La aeronave resultó con daños importantes.

¹ La referencia horaria utilizada en este informe es la hora local.

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1. Antecedentes del vuelo

El día 5 de abril de 2015 la aeronave Aeropro Eurofox 912 (S), matrícula G-UIRI, se dispuso a realizar un vuelo local entre los aeródromos de Ontur (LEOT) en Albacete y de Alhama de Murcia (LELH) en la región de Murcia.

Según lo manifestado por el piloto, la aeronave despegó por la pista 13, iniciando la carrera de despegue a 290 m del final de la misma, yéndose al aire tras rodar aproximadamente 120 m.

Una vez en el tramo de ascenso inicial, a unos 5 m de altura sobre la pista, la aeronave presentaba problemas para ganar altura con normalidad, por lo que el piloto decidió abortar el despegue al considerar que, quizás, no podría librar con seguridad la carretera existente al final de la pista.

Dado que no disponía de pista suficiente para detener la aeronave, realizó un giro a derechas y seleccionó "full flap" para ir a aterrizar en un campo de olivos situado entre el final de la pista y la carretera.

Piloto y pasajero resultaron ilesos saliendo por sus propios medios de la aeronave.

La aeronave resultó con daños importantes.

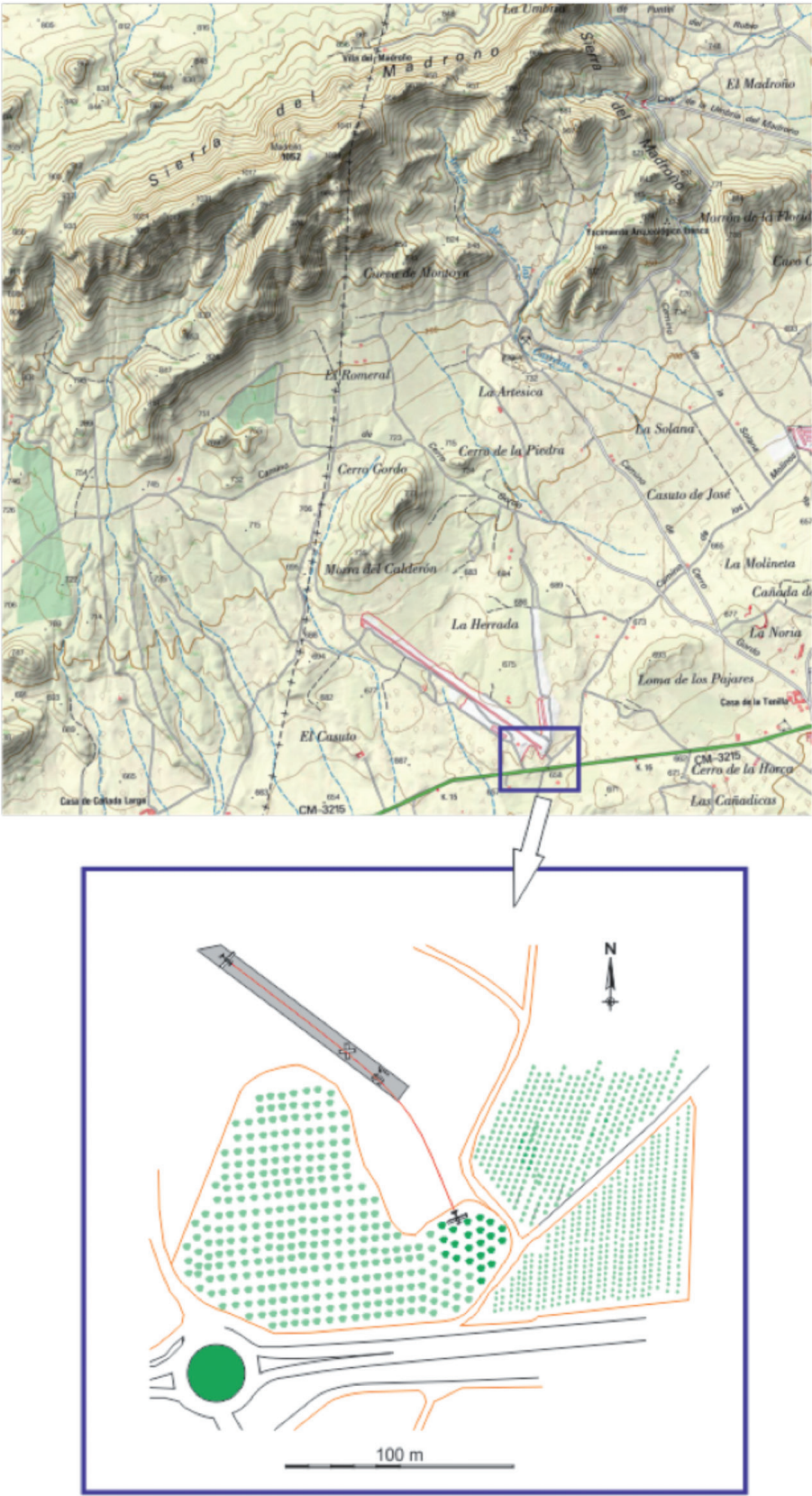


Figura 1. Croquis de situación

1.2. Lesiones personales

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total	Otros
Muertos				
Lesionados graves				
Lesionados leves				
Ilesos	1	1	2	
TOTAL	1	1	2	

1.3. Daños a la aeronave

La aeronave resultó con daños importantes que afectaron a la práctica totalidad de sus partes: tren de aterrizaje, hélice, planos y fuselaje.

1.4. Otros daños

No se produjeron daños a terceros

1.5. Información sobre el personal

El piloto, de 55 años de edad y nacionalidad británica, disponía de una licencia de Piloto Privado de Avión emitida por la Civil Aviation Authority (CAA) del Reino Unido, válida hasta el 13 de julio de 2016.

Asimismo, disponía del correspondiente certificado médico clase 2 con validez hasta el 10 de mayo de 2015.

Acumulaba un total de 789 h de vuelo, de las que 250 h corresponden a aviones con patín de cola y 46 h habían sido realizadas en el tipo. En los últimos noventa días había realizado un total de 135 h de vuelo con más de 70 despegues y aterrizajes, de las cuales 33 h fueron en los últimos 30 días.

El piloto había volado en otras ocasiones en el aeródromo de Ontur y era conocedor de las condiciones meteorológicas locales, particularmente en lo referente a los vientos.

1.6. Información sobre la aeronave

El Eurofox es una aeronave monomotor de patín de cola, biplaza, de ala alta y construcción amateur montado a partir de un kit fabricado por Aeropro en Eslovaquia. El aparato del accidente es el nº de serie 376/15195 fabricado en 2013. Está equipado con un motor

Rotax 912 (S), nº de serie 6781678 y una hélice tripala DUC SWIRL de 1730 mm de diámetro. Su peso máximo al despegue es de 560 Kg. Contaba con un Permit to Fly⁶ emitido el 12 de diciembre de 2014 por la Civil Aviation Authority (CAA) de Reino Unido. El Certificado de validez de dicho Permit to Fly fue emitido por la Light Aircraft Association (LAA) de Reino Unido con validez hasta el 18 de diciembre de 2015.

La aeronave contaba con un seguro en vigor hasta el 23 de septiembre de 2015.

En el momento del suceso la aeronave contaba con 52 horas de vuelo.

Al tratarse de una aeronave con solo 52 h de vuelo, únicamente se le había realizado la inspección para obtener el Permit to Fly realizada el 24 de septiembre de 2014. Esta inspección implica labores de inspección de las diferentes partes del fuselaje, instrumentos, sistemas y mandos de control de la aeronave.

La certificación del peso y centrado de la aeronave se realizó el 16 de agosto de 2014.

1.7. Información meteorológica

Según información de la Agencia Estatal de Meteorología, basada en imágenes de satélite y en los datos registrados en la estación de Hellín (Albacete), situada a 10 km al suroeste de Ontur, la situación era de viento de 10 km/h de dirección variable con rachas máximas de alrededor de 18 km/h del SSE. La visibilidad era buena en superficie, con cielos poco nubosos o despejados y temperatura alrededor de 22 °C, QNH 1010 hPa y humedad relativa alrededor del 46%. No se produjo precipitación ni avisos de fenómenos meteorológicos adversos.

Según la información facilitada por el piloto, aunque el viento era de dirección variable, en el momento del suceso pudo comprobar que la manga indicaba viento del norte con una velocidad aproximada de hasta 15 kt.

1.8. Ayudas para la navegación

N/A

1.9. Comunicaciones

N/A

⁶ Permit To Fly: Documento que permite el vuelo de una aeronave dentro del espacio aéreo del Reino Unido sin que disponga de un Certificado de Aeronavegabilidad. No constituye un Certificado de Aeronavegabilidad conforme a la Convención de Aviación Civil Internacional de 7 de diciembre de 1944. El Permit to Fly debe ir acompañado de un Certificado de Validación emitido o renovado por una organización debidamente aprobada.

1.10. Información de aeródromo

El aeródromo de Ontur es un aeródromo privado situado en el municipio de Ontur (Albacete), al pie de la sierra del Madroño con el monte del mismo nombre de 3448 ft de elevación. Cuenta con una pista de asfalto de pendiente variable, negativa en su parte sur, de denominación 13/31 y longitud de 1150 m. y con una pista de tierra de 644 m de longitud y denominación 18/36. La elevación del aeródromo es de 2198 ft. El extremo norte de la pista 13/31 se encuentra a unos 800 m al sur de la sierra, por lo que la orografía influye en gran medida en las condiciones de vuelo locales, especialmente con situación de vientos de componente norte, formándose rotores sobre la pista.

1.11. Registradores de vuelo

N/A

1.12. Información sobre los restos de la aeronave siniestrada y el impacto

El avión sufrió la rotura de dos de las palas de la hélice y daños de diversa consideración consistentes en deformaciones y roturas en ambos planos, en el fuselaje y en el tren de aterrizaje.



Figura 2. Estado final de la aeronave

1.13. Información médica y patológica

N/A

1.14. Incendio

N/A

1.15. Aspectos relativos a la supervivencia

N/A

1.16. Ensayos e investigaciones

1.16.1. Declaración de los testigos

1.16.1.1. Declaración del piloto

El piloto comenzó su testimonio indicando que el domingo 5 de abril se dispuso a realizar un vuelo entre los aeródromos de Ontur (Albacete) y Alhama de Murcia (Murcia).

Indicó que el viento era variable debido a una fuerte actividad térmica en la zona y a la influencia de la montaña cercana. Listo para la salida con todas las comprobaciones realizadas, estuvo esperando a que aterrizasen los paracaidistas y la aeronave que los había transportado. Dicha aeronave aterrizó por la pista 13, y él entonces alineó para la salida por dicha pista, a unos 290 m del final, con la convicción de que era la que estaba en uso en esos momentos.

La aeronave y el motor aceleraron normalmente, y después de rodar alrededor de 120 m, el avión se fue al aire. Tras la rotación, notó como la aeronave era reacia a ascender, y cuando se encontraba aproximadamente a 5 m de altura sobre la pista se dio cuenta que si continuaba podría ser que no librase la carretera existente al final de la misma, por lo que valorando las consecuencias que ello comportaría, decidió abortar el despegue.

Considerando que no tenía pista suficiente para detener la aeronave y al encontrarse en descendencia decidió realizar un giro y seleccionando "full flap" aterrizó en un campo de olivos al final de la pista, entre ésta y la carretera.

Indicó que él y el pasajero resultaron ilesos saliendo por sus propios medios de la aeronave.

Finalizó su testimonio indicando que cuando él vio la manga, se dio cuenta, tal y como sospechaba, que había un viento en cola de 15 kt. Cree que esta circunstancia unida a la pendiente descendente de la pista y el rotor asociado le dio una falsa apreciación de la velocidad y tasa de ascenso. Mencionó expresamente que la aeronave estaba correctamente configurada para la maniobra y que estaba seguro que tanto la aeronave como el motor estaban funcionando correctamente.

1.17. Información sobre organización y gestión

N/A

1.18. Información adicional

N/A

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

N/A

2. ANÁLISIS

2.1. Consideraciones generales

El piloto de la aeronave contaba con la licencia pertinente válida y en vigor para realizar el vuelo y la aeronave contaba así mismo con el certificado de aeronavegabilidad correspondiente también en vigor.

El peso y centrado de la aeronave durante el vuelo del accidente se encontró dentro de sus límites en todo momento.

Tanto los datos facilitados por la Agencia Estatal de Meteorología como la información del propio piloto, indican que las condiciones meteorológicas no eran limitativas para el vuelo.

Según el testimonio del propio piloto, el funcionamiento del motor fue correcto.

2.2. Análisis de la operación

Atendiendo a las manifestaciones del piloto, la aeronave inició la carrera de despegue a 290 m del final de la pista y se fue al aire después de haber rodado aproximadamente 120 m como en cualquier operación habitual.

Según los datos de la Agencia Estatal de Meteorología, los vientos en la zona eran de dirección variable. En concreto en el aeródromo de Ontur, y según lo manifestado por el propio piloto, las condiciones de viento en el momento del despegue eran de procedencia norte y velocidad en torno a 15 kt. También indicó que no se percató de esa circunstancia hasta después de ocurrido el accidente; de hecho despegó por la pista 13 basándose en que el vuelo anterior había aterrizado por dicha pista.

Según información facilitada por personal con formación aeronáutica perteneciente al aeródromo y usuario habitual del mismo, en condiciones de viento norte, las condiciones locales del aeródromo de Ontur vienen determinadas claramente por la orografía del terreno ya que la montaña existente al norte de la pista origina rotors sobre ésta que dificulta el ascenso de las aeronaves, por lo que es una circunstancia muy a tener en consideración a la hora de la elección de pista de despegue.

Por tanto se está en condiciones de asegurar que la aeronave despegó por la pista errónea sin que el piloto se percatase inicialmente de esta circunstancia. Tanto es así que utilizó solo una pequeña parte de la pista disponible y realizó una carrera de despegue de 120 m como suele ser habitual sin llegar a considerar la posible influencia de las condiciones de rotor que se podían crear sobre la pista dada la dirección del viento.

En estas circunstancias muy probablemente la aeronave se fue al aire a una velocidad por debajo de la necesaria para garantizar un despegue seguro.

Posteriormente, una vez que el piloto se percató de que la aeronave no ascendía adecuadamente, decidió realizar un aterrizaje de emergencia no pudiendo hacerlo sobre la pista al haber aprovechado solo una pequeña parte de ella. Consumida la pista y en unas condiciones de escasa altura, con muy poca posibilidad de elección de un campo de aterrizaje, la aeronave se vio obligada a aterrizar en un campo de olivos existente al final de la pista, entre ésta y el talud de la carretera.

3. CONCLUSIONES

3.1. Constataciones

El piloto de la aeronave poseía licencia de vuelo y certificado médico válidos y en vigor.

La aeronave poseía las licencias y certificados válidos y en vigor para realizar la operación.

Las condiciones meteorológicas no eran limitativas para la realización del vuelo.

La aeronave despegó en condiciones de viento en cola y con existencia de rotor sobre la pista, sin que el piloto fuera consciente de ello.

La aeronave se fue al aire a una velocidad insuficiente como para poder garantizar la realización de un despegue seguro.

3.2. Causas/Factores contribuyentes

El accidente tuvo lugar como consecuencia de la falta de control en vuelo al no poder la aeronave ganar la altura suficiente para realizar un despegue en condiciones seguras.

A ello contribuyeron las condiciones de viento en cola y la presencia de rotor asociado, motivados por una inadecuada selección de la pista por parte del piloto, como consecuencia de una inexistente consideración previa de las condiciones meteorológicas en el momento del despegue.

La escasa altura a la que se encontraba la aeronave y la propia orografía del terreno imposibilitaron la elección de un campo con mejores condiciones para la realización de un aterrizaje seguro.

4. RECOMENDACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Ninguna.

