

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Lunes, 7 de octubre de 2013; 13:00 h local
Lugar	Hellín (Albacete)

AERONAVE

Matrícula	EC-GE9
Tipo y modelo	AUTOGIRO MAGNI GYRO M16C
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	ROTAX 914UL
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	72 años
Licencia	Sin licencia
Total horas de vuelo	1.510 h¹
Horas de vuelo en el tipo	610 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación	1		
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Destruída
Otros daños	Rotura de un conductor de una línea de alta tensión

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Privado
Fase del vuelo	En ruta

INFORME

Fecha de aprobación	17 de noviembre de 2014
---------------------	--------------------------------

¹ Las horas de vuelo indicadas fueron declaradas por el piloto para la contratación de un seguro de responsabilidad civil, en mayo de 2013.

1. INFORMACION FACTUAL

1.1. Antecedentes del vuelo

El día 7 de octubre de 2013 el piloto de la aeronave Magni Gyro M16C, con matrícula EC-GE9, despegó desde una pista de vuelo situada en su propia finca del municipio de Calasparra (Murcia). Aproximadamente a las 13:00 h² la aeronave sobrevoló un área próxima a la localidad de Agramón (Albacete), situada a unos 7,4 km al Noreste de donde despegó y por la que transcurría una línea de alta tensión de 132 kV. En un momento del vuelo la aeronave colisionó contra dos de los cuatro conductores de la línea, situada a unos 52 m del suelo.

A consecuencia del impacto, la aeronave sufrió una descarga eléctrica y se precipitó contra el terreno, donde se incendió posteriormente, resultando el piloto con lesiones mortales y la aeronave destruida.

En el momento del accidente las condiciones meteorológicas eran óptimas para el vuelo.

1.2. Información sobre el personal

Según la información de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) no existe constancia de que el piloto tuviera licencia de ULM ni de ningún otro tipo de categoría de aeronave. Por otra parte, de acuerdo con la información recogida en el certificado del seguro de responsabilidad civil suscrito en el mes de mayo de 2013, la experiencia del piloto era de 1.510 h de vuelo totales, de las que 610 h eran en el tipo de la aeronave.

1.3. Información sobre la aeronave

La aeronave Magni Gyro M16C es un autogiro ULM que monta un motor de cuatro tiempos Rotax, modelo 914 UL, y una hélice propulsora Arplast, modelo EcopropGL 170/3, ver figura 1.

La aeronave accidentada disponía de un certificado de aeronavegabilidad especial restringido n.º 1395 y de un programa de mantenimiento aprobado. A este respecto, no se ha podido valorar el mantenimiento llevado a cabo ya que no se han encontrado registros con el seguimiento del mismo.

² Las horas señaladas en el presente informe están referenciadas a la hora local.



Figura 1. Aeronave EC-GE9

1.4. Información de aeródromo

En cuanto a la pista de vuelo utilizada para el despegue, se ha informado que no estaba autorizada como infraestructura para vuelo de ultraligeros. No obstante, la Célula de Identificación indica que el estacionamiento habitual de la aeronave era el Campo de Vuelo de Garray (Soria).

1.5. Información médica y patológica

Según el informe forense, la causa fundamental del fallecimiento del piloto fueron los traumatismos sufridos por el impacto contra el tendido de alta tensión.

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

Los restos principales de la aeronave se localizaron en posición invertida en el margen izquierdo del río Mundo, sobre un arrozal. En el margen derecho, donde transcurría la línea de alta tensión, se localizaban restos de material correspondiente a las palas del rotor principal que mostraban la trayectoria de la aeronave desde que impactó con el conductor de la línea hacia la posición final del fuselaje en el margen contrario.

La distancia entre los restos principales hasta la línea de alta tensión era de unos 45 m.

La figura 2 describe la distribución de los restos sobre el terreno cuya descripción es la siguiente:



Figura 2 . Distribución de los restos

1. Impacto con el conductor de la línea de alta tensión, ver figura 3.
- 2 y 3. Restos de fibra y poliestireno del interior de las palas del rotor principal.
4. Pala propulsora.
5. Restos principales.
6. Fragmento de pala del rotor principal.



Figura 3. Daños en un conductor de la línea

En cuanto al área circundante al lugar de los hechos se observó que los conductores de la línea de alta tensión, en el tramo sobrevolado por la aeronave, se encontraban soportados por torres distanciadas entre ellas 550 m aproximadamente.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIÓN

Los indicios muestran que tras producirse el despegue la aeronave se dirigió en rumbo Noroeste hacia las cercanías de la localidad de Agramón, situada a unos 7,4 km aproximadamente. El área sobrevolada por la aeronave en el momento del suceso era próxima al cauce de un río, por el que transcurre casi paralelamente una línea de alta tensión de unos 52 m de altura.

No hay constancia del rumbo que llevaba la aeronave en el momento de producirse el accidente. No obstante, según el entorno y la orografía del terreno, ver figuras 2 y 4, es posible considerar dos trayectorias. La primera, indicada en la figura 4 como «A», sería la que sobrevolara el cauce del río hacia el Suroeste para continuar hacia el Sur en dirección al campo de vuelo desde el que despegó. Al encontrarse con la pronunciada ladera que transcurría a la izquierda de su trayectoria debió maniobrar ligeramente a la derecha, para continuar por el cauce del río, e inadvertidamente impactó contra los conductores.

La segunda trayectoria, indicada en la figura 4 como «B», transcurriría paralela a la línea de alta tensión, dejando ésta a su derecha, y al tener que atravesar ésta para continuar por el cauce del río hacia el Sur no hubiera observado la presencia de la línea, impactando con ella. En este caso cabría considerar un posible deslumbramiento del sol al cruzar la línea ya que, a la hora del suceso, coincidiría prácticamente frontal con el rumbo que seguía en ese momento.

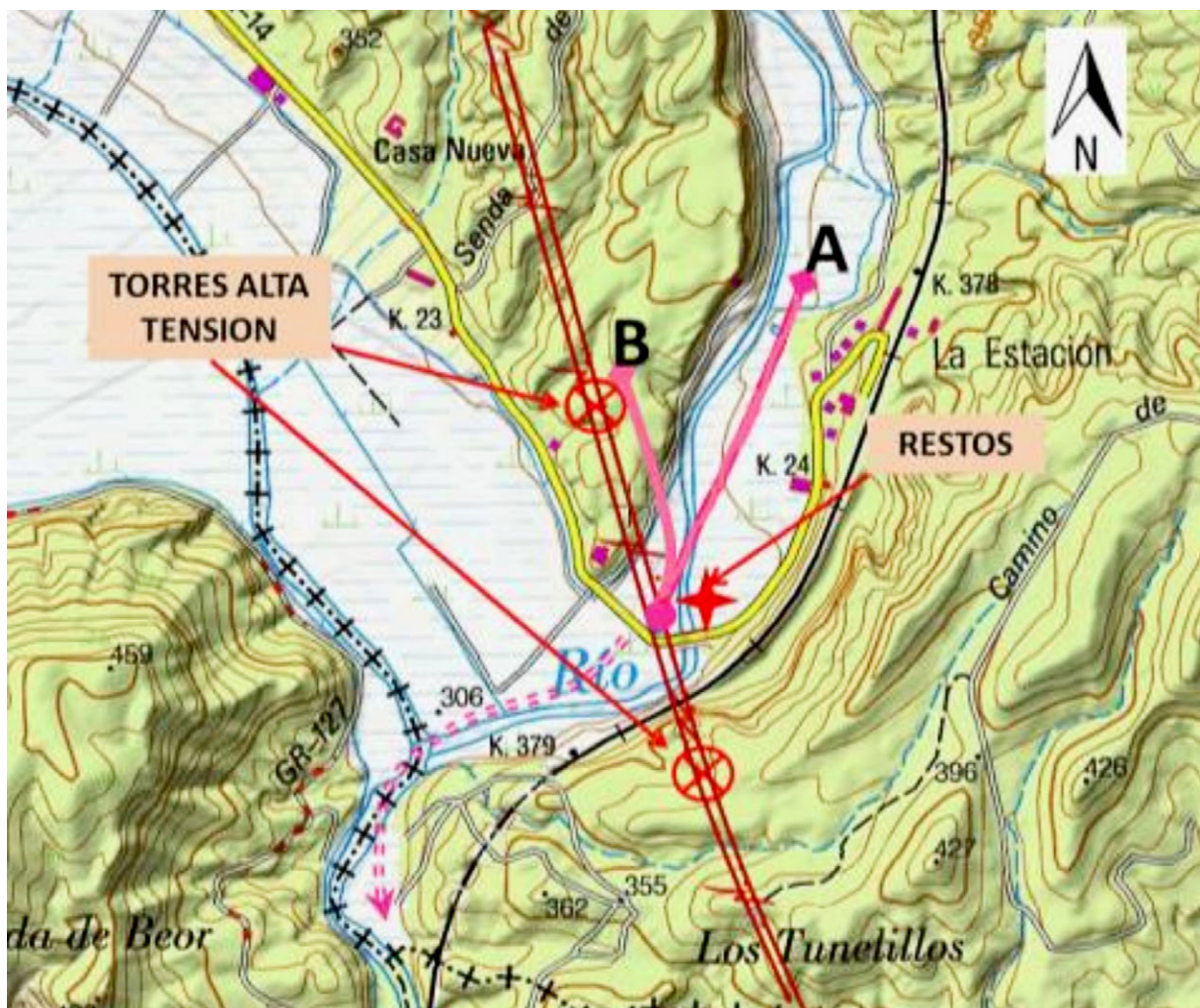


Figura 4. Orografía del área sobrevolada

En cualquiera de los dos casos se produjo una fuerte descarga eléctrica, al impactar la aeronave contra el tendido de alta tensión, para a continuación salir despedida y en descenso incontrolado hacia el margen contrario del río, donde cayó contra el terreno y se incendió.

3. ASPECTOS RELATIVOS A LA OPERACIÓN DE LA AERONAVE

El accidente revela que la aeronave estaba siendo operada desde un campo de vuelo cuya infraestructura no estaba autorizada. Asimismo, tampoco se ha podido valorar el estado de mantenimiento de la misma.

La Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, recoge en el artículo 148 que las operaciones de partida y llegada de las aeronaves no podrán efectuarse más que en aeropuertos y aeródromos oficialmente autorizados. Asimismo, el artículo 150, indica que, las aeronave «de turismo y las deportivas», podrán utilizar terrenos diferentes de los aeródromos oficialmente abiertos al tráfico, previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil.

Estas referencias ponen de manifiesto que la aeronave no operaba de acuerdo a lo establecido y por ello se entiende la necesidad de realizar un control sobre la utilización de este tipo de aeronaves (ULM) desde campos de vuelos no autorizados y, por ello, se considera necesario emitir una Recomendación de Seguridad.

4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

REC 41/14. Se recomienda a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) que intensifique la supervisión sobre la operación de aeronaves ULM para evitar que operen en campos de vuelo no autorizados y/o por tripulaciones sin licencia de vuelo.