

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Declaración provisional ULM A-010/2014

Accidente ocurrido a la aeronave
Moragon M1 de matrícula EC-EI3,
al sur de la ciudad de Gijón (Asturias),
el día 8 de junio de 2014



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

ULM A-010/2014

**Accidente ocurrido a la aeronave Moragon M1
de matrícula EC-EI3, al sur de la ciudad de
Gijón (Asturias), el día 8 de junio de 2014**



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: 161-15-003-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

ft	Pies
mph	Millas (terrestres) por hora
PPL(A)	Licencia de piloto privado de avión ("Private Pilot License (Aircraft)")
r.p.m.	Revoluciones por minuto
TULM	Licencia de piloto de ultraligero
ULM	Aeronave ultraligera motorizada
UTC	Tiempo universal coordinado ("Coordinated Universal Time")

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Domingo, 8 de junio de 2014, 13:00 hora local ¹
Lugar	Pradera al sureste de la ciudad de Gijón (Asturias)

AERONAVE

Matrícula	EC-EI3
Tipo y modelo	Moragón M-1 S/N: 04-022
Operador	Club Deportivo Básico Aeroclub La Morgal

Motores

Tipo y modelo	Jabiru 2200A
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	54 años
Licencia	Licencia PPL (A) y TULM (Cad. 18/11/2014)
Total horas de vuelo	180 horas
Horas de vuelo en el tipo	40 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			1
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Daños importantes
Otros daños	—

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general - Privado
Fase de vuelo	En ruta - Vuelo local - Aterrizaje de emergencia

INFORME

Fecha de aprobación	27 de mayo de 2015
---------------------	---------------------------

¹ La referencia horaria utilizada en este informe es la hora local salvo que se especifique expresamente lo contrario. Para obtener la hora UTC es necesario restar 2 h a la hora local.

1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

Se efectuaba un vuelo local desde el aeródromo de La Morgal con una duración estimada de 45 minutos. El piloto indicó que realizaron ambos ocupantes el chequeo pre-vuelo con resultado satisfactorio, comprobaron que el nivel de combustible a bordo estaba por encima de su media capacidad (35 litros) y por tanto con una autonomía superior a 2:30 horas y leyeron todas las listas de chequeo y prueba de motor con el mismo resultado.

Despegaron por la pista 10, aproximadamente a las 12:25 horas, continuando luego con ese mismo rumbo, una velocidad indicada de entre 80 y 90 mph y manteniendo una altura mínima de 700 ft sobre el terreno. El vuelo continuó sin novedad hasta pasar Gijón. El piloto indicó que sobre el mar, al norte, estaba cubierto de nubes, y como soplaban viento del norte apreciaron que las nubes se acercaban por lo que decidieron regresar al aeródromo.

Unos minutos después de haber cambiado de rumbo, en vuelo recto y nivelado, a 900 ft de altura estimada, 85 mph y 2.700 r.p.m. del motor, de repente y sin ningún indicio previo se produjo una caída total de potencia. El piloto mantuvo una velocidad idónea de planeo (60 mph), buscó y eligió un terreno apropiado para una toma de emergencia y a continuación intentó hasta tres veces sin éxito el arranque de nuevo del motor.

El campo elegido para el aterrizaje era una ladera ascendente en dirección suroeste. La aeronave impactó con el plano izquierdo contra un árbol de escaso porte en la linde de la pradera elegida, la aeronave giró en su trayectoria 90° a la izquierda y se desplazó de costado unos 30 metros, girando sobre si misma hasta sobrepasar el rumbo opuesto a la aproximación.

La aeronave sufrió daños por el impacto en su plano izquierdo, el estabilizador horizontal derecho se arrancó y el fuselaje quedó seccionado parcialmente por detrás de la cabina de vuelo. El piloto y acompañante no sufrieron lesiones.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Se solicitó información al jefe de vuelos del centro ULM del aeródromo de La Morgal y se recopiló información del piloto.

Se ha realizado posteriormente, en colaboración entre el centro de vuelo y el club de operación, una inspección y desmontaje del motor.

Se ha recopilado información de antecedentes sufridos por la aeronave y motor y que pudieron afectar al fallo de motor que obligó al aterrizaje de emergencia.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

La investigación esta casi finalizada y el informe final será publicado próximamente.