CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

# Declaración provisional ULM A-010/2015

Accidente ocurrido el 23 de agosto de 2015 a la aeronave Pipistrel Sinus 912, matrícula EC-FU2, al Este del Aeropuerto de Sevilla

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

# Declaración provisional

# ULM A-010/2015

## Accidente ocurrido el 23 de agosto de 2015 a la aeronave Pipistrel Sinus 912, matrícula EC-FU2, al Este del Aeropuerto de Sevilla

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: 161-16-302-3

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

Tel.: +34 91 597 89 63 E-mail: ciaiac@fomento.es C/ Fruela, 6
Fax: +34 91 463 55 35 http//www.ciaiac.es 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

| | |
|---|---|
| TULM | Licencia de piloto de ultraligero |
| UTC | Tiempo Universal Coordinado («Coordinated Universal Time») |

## RESUMEN DE DATOS

### LOCALIZACIÓN

| | |
|---|---|
| Fecha y hora | **Domingo, 23 de agosto de 2015; a las 11:47 horas UTC** [1] |
| Lugar | **A 2.300 metros al Este del Aeropuerto de Sevilla** |

### AERONAVE

| | |
|---|---|
| Matrícula | **EC-FU2** |
| Tipo y modelo | **Pipistrel Sinus 912** |
| Explotador | **Privado** |

### MOTORES

| | |
|---|---|
| Tipo y modelo | **Rotax 912 UL2** |
| Número | **1** |

### TRIPULACIÓN

Piloto al mando

| | |
|---|---|
| Edad | **55 años** |
| Licencia | **TULM** |
| Total horas de vuelo | **748** |
| Horas de vuelo en el tipo | **425** |

### LESIONES

| | Muertos | Graves | Leves / Ilesos |
|---|---|---|---|
| Tripulación | **1** | | |
| Pasajeros | | **1** | |
| Otras personas | | | |

### DAÑOS

| | |
|---|---|
| Aeronave | **Destruida** |
| Otros daños | **Frutales** |

### DATOS DEL VUELO

| | |
|---|---|
| Tipo de operación | **Aviación general - Privado** |
| Fase de vuelo | **En ruta - Crucero** |

### INFORME

| | |
|---|---|
| Fecha de aprobación | **27 de julio de 2016** |

[1] La referencia horaria utilizada en este informe es la hora UTC. La hora local es la UTC + 2 horas.

## 1. INFORMACIÓN DEL SUCESO

El domingo 23 de agosto de 2015 la aeronave Pipistrel Sinus 912, matrícula EC-FU2, realizaba un vuelo desde el aeródromo de Trebujena (Cádiz) hasta el de Alcalá de Río (Sevilla). Transcurridos unos minutos el piloto sufrió un desvanecimiento del que quedó inconsciente. La pasajera que le acompañaba intentó reanimarle sin éxito, por lo que tuvo que tomar los mandos de la aeronave.

Con la ayuda de la tripulación de otra aeronave y el servicio de control aéreo del aeropuerto de Sevilla se intentó dirigir a la ocupante hasta el aeropuerto, pero en su proximidad, intentando maniobrar durante el descenso y sortear al mismo tiempo el tendido eléctrico cercano, perdió altura rápidamente hasta precipitarse contra el terreno.

La aeronave se incendió inmediatamente y la pasajera pudo ser evacuada por la tripulación de un helicóptero de la Dirección General de Tráfico, que había apoyado el guiado de la aeronave y que había descendido rápidamente en su ayuda. El piloto no pudo ser evacuado de entre los restos debido a la virulencia del incendio.

## 2. INVESTIGACIÓN

Los antecedentes reflejan que el piloto había manifestado síntomas de estar indispuesto desde el día anterior al vuelo. La autopsia al piloto confirmó que su fallecimiento fue consecuencia de una cardiopatía isquémica durante el vuelo.

Los datos indican que el certificado médico fue renovado el 8 de julio de 2015. Dada la proximidad al accidente se ha recopilado información sobre los antecedentes y pruebas médicas efectuadas durante el reconocimiento.

Los datos han sido parcialmente evaluados, ya que se está a la espera de las pruebas analíticas realizadas, para con posterioridad obtener una valoración completa de la información médica.

Sobre el desarrollo del vuelo del accidente se ha mostrado que la pasajera había recibido instrucción de vuelo muy esporádicamente, lo que le permitió dirigir la aeronave con un rumbo aproximado a la información que se le comunicaba por radio.

## 3. PRÓXIMAS ACCIONES

Una vez recibidas y evaluadas la totalidad de las pruebas analíticas, se completará el informe final.