



**COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL**

Declaración provisional A-029/2014

Accidente ocurrido el 21 de septiembre de 2014 al aerostato CAMERON A-250, matrícula EC-JUK, operada por Flying Circus, S.L., en el Parque Natural de Arribes del Duero (Zamora)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

A-029/2014

**Accidente ocurrido el 21 de septiembre de 2014 al
aerostato CAMERON A-250, matrícula EC-JUK, operada
por Flying Circus, S.L., en el Parque Natural
de Arribes del Duero (Zamora)**



**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: 161-16-005-5

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

h	Hora (s)
s/n	Número de serie
TTE	Transporte
VFR-HJ	Vuelo visual diurno

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Domingo 21 de septiembre de 2014; 9:20 hora local
Lugar	Parque Natural de Arribes del Duero (Zamora)

AERONAVE

Matrícula	EC-JUK
Tipo y modelo	Globo aerostático, CAMERON A-250, s/n 10872
Explotador	FLYING CIRCUS, S.L.

Motores

Tipo y modelo	Quemador de propano
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	40 años
Licencia	TBAL. (VFR-HJ). Autorización TTE. AÉREO COMERCIAL
Total horas de vuelo	158 horas
Horas de vuelo en el tipo	30 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			1
Pasajeros		1	10
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Menores
Otros daños	No

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Trabajos aéreos - comercial - otros
Fase de vuelo	Aterrizaje

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	25 de noviembre de 2015
---------------------	-------------------------

1. INFORMACIÓN DEL SUCESO

El domingo 21 de septiembre de 2014 el globo Cameron A-250 despegó sobre las 8:30 horas de Villalcampo (Zamora) con el propósito de realizar un vuelo panorámico por el Parque Natural Arribes del Duero hacia la zona de Miranda do Douro en Portugal. A bordo iban el piloto y 11 pasajeros.

La operación se desarrollaba con normalidad hasta que transcurridos unos 45 minutos, el piloto observó nubes próximas con precipitación en la trayectoria del globo y decidió aterrizar. Al realizar la aproximación se encontró con viento en superficie con más velocidad de la esperada que, añadida a la velocidad de descenso, provocó un fuerte impacto contra el suelo, un terreno granítico con vegetación baja. El globo se elevó más de 10 metros, y tras otro impacto, aterrizó a unos 2 kilómetros al norte de Torregamones.

Los ocupantes de la aeronave que resultaron heridos fueron trasladados a un centro de salud para su reconocimiento médico. Uno de los pasajeros sufrió lesiones graves. Como consecuencia del impacto se produjeron daños menores en la barquilla de la aeronave.

2. INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado en la planificación del vuelo y los procedimientos por parte de la empresa explotadora.

En cuanto a los procedimientos del operador se ha tenido en cuenta el briefing de pre-vuelo con los pasajeros. Y en concreto las instrucciones que se dan para el aterrizaje y si se siguieron éstas. Se han comprobado los procedimientos sobre los mínimos meteorológicos para poder realizar el vuelo. Se ha obtenido información de cómo planifican el vuelo según los datos que disponen de la previsión meteorológica y de las condiciones meteorológicas reales del día del accidente. También se investigan las acciones tomadas después del accidente para el rescate y traslado de los heridos que resultaron bastante confusos.

Los datos utilizados para la investigación han sido: Declaraciones del piloto, director de operaciones y pasajeros. Manual de operaciones y datos meteorológicos de que disponían.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

Localización de posibles vídeos tomados por un pasajero.

Continuación con las entrevistas para esclarecer los hechos ocurridos después del accidente.

Estudio de procedimientos de preparación del vuelo y durante éste.