

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Declaración provisional A-028/2017

Accidente ocurrido el día 23 de noviembre de 2017, a la aeronave PILATUS PC6-B2-H2, matrícula EC-EMZ, en el aeródromo de Empuriabrava (Girona)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

A-028/2017

**Accidente ocurrido el día 23 de noviembre de 2017,
a la aeronave PILATUS PC6-B2-H2, matrícula
EC-EMZ, en el aeródromo de
Empuriabrava (Girona)**



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 ©

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

FCU	Unidad de Control de Combustible ("Fuel Control Unit")
LEAP	Código OACI del aeródromo de Empuriabrava (Girona)
n/a	no aplica
PPL	Licencia de Piloto Privado
VFR	Reglas de Vuelo Visual

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Jueves 23 de noviembre de 2017, 11:30 hora local
Lugar	Aeródromo de Empuriabrava (Girona)

AERONAVE

Matrícula	EC-EMZ
Tipo y modelo	PILATUS PC6-B2-H2
Explotador	Jip Aviació, S.L.U.

MOTORES

Tipo y modelo	Pratt & Whitney PT6A-34
Número	1

TRIPULACIÓN Piloto al mando

Edad	32 años
Licencia	Piloto Privado (PPL) desde el 17/01/2011 y Habilitación de tipo Pilatus PC6 SET válida hasta el 31/10/19
Total horas de vuelo	2.550 horas
Horas de vuelo en el tipo	460 horas 55 minutos

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	N/A

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Trabajos aéreos - comercial - paracaidismo
Fase de vuelo	Aproximación
Reglas de vuelo	VFR

INFORME

Fecha de aprobación	30 de octubre de 2018
---------------------	------------------------------

1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

La aeronave PILATUS PC6-B2-H2, matrícula EC-EMZ, sufrió una parada de motor el jueves 23 de noviembre de 2017 cuando se aproximaba a la pista 17 del aeródromo de Empuriabrava (LEAP), Girona, después de una operación de lanzamiento de paracaidistas.

El piloto intentó volver a arrancar el motor, sin éxito, por lo que se vio obligado a realizar una toma de emergencia en las inmediaciones del aeródromo.

El piloto resultó ileso y abandonó la aeronave por sus propios medios.

La aeronave sufrió importantes daños en el tren de aterrizaje y la hélice.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Se han recopilado las declaraciones de los intervinientes en el accidente que se consideran importantes para la investigación, así como, la información necesaria de la aeronave, el piloto, y la información meteorológica.

Se realizó una inspección completa de la aeronave comprobando su correcto funcionamiento, no se encontró ninguna alteración que pudiera haber influido en el accidente.

Así mismo, se realizó una inspección detallada del motor, desmontando los diferentes sistemas instalados. Todos los controles de motor y demás dispositivos funcionaban correctamente.

Se desinstaló la FCU (Flow Control Unit), como único elemento del que no se podía comprobar su funcionamiento en campo. Una organización competente realizó las pruebas correspondientes confirmando su correcto funcionamiento.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

El motor ha sido enviado al fabricante de la aeronave que lo instala, PILATUS en Suiza, para realizarle como última prueba posible, el desmontaje de la turbina y realización del rodaje posterior.

