

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Informe técnico A-025/2017

Accidente ocurrido el día 26 de octubre de 2017 a la aeronave JARMAN SIMON GLASTAR GS-1 con matrícula F-PHIM, en el aeropuerto de San Sebastián (Guipuzkoa)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Informe técnico

A-025/2017

**Accidente ocurrido el día 26 de octubre de 2017
a la aeronave JARMAN SIMON GLASTAR GS-1
con matrícula F-PHIM, en el aeropuerto de
San Sebastián (Guipuzkoa)**



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES E INCIDENTES
DE AVIACIÓN CIVIL

© Ministerio de Fomento
Secretaría General Técnica
Centro de Publicaciones

NIPO Línea: 161-18-079-9

NIPO Papel: 161-18-078-3

Depósito legal: M-12003-2018

Maquetación: David García Arcos

Impresión: Centro de Publicaciones

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)

Advertencia

El presente informe es un documento técnico que refleja el punto de vista de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil en relación con las circunstancias en que se produjo el evento objeto de la investigación, con sus causas probables y con sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el art. 5.4.1 del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional; y según lo dispuesto en los arts. 5.5 del Reglamento (UE) nº 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010; el art.15 de la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea; y los arts. 1, 4 y 21.2 del R.D. 389/1998, esta investigación tiene carácter exclusivamente técnico y se realiza con la finalidad de prevenir futuros accidentes e incidentes de aviación mediante la formulación, si procede, de recomendaciones que eviten su repetición. No se dirige a la determinación ni al establecimiento de culpa o responsabilidad alguna, ni prejuzga la decisión que se pueda tomar en el ámbito judicial. Por consiguiente, y de acuerdo con las normas señaladas anteriormente la investigación ha sido efectuada a través de procedimientos que no necesariamente se someten a las garantías y derechos por los que deben regirse las pruebas en un proceso judicial.

Consecuentemente, el uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.

Índice

ABREVIATURAS	v
SINOPSIS	vi
1. INFORMACIÓN FACTUAL	1
1.1. Antecedentes del vuelo	1
1.2. Lesiones personales	2
1.3. Daños a la aeronave	2
1.4. Otros daños	2
1.5. Información sobre el personal	2
1.6. Información sobre la aeronave	3
1.7. Información meteorológica	3
1.8. Ayudas para la navegación	3
1.9. Comunicaciones	3
1.10. Información de aeródromo	3
1.11. Registradores de vuelo	4
1.12. Información sobre los restos de la aeronave siniestrada y el impacto	4
1.13. Información médica y patológica	5
1.14. Incendio	5
1.15. Aspectos relativos a la supervivencia	5
1.16. Ensayos e investigaciones	5
1.17. Información sobre gestión y organización	6
1.18. Información adicional	6
1.19. Técnicas de investigación útiles o eficaces	6
2. ANÁLISIS	7
3. CONCLUSIONES	8
3.1. Constataciones	8
3.2. Causas/Factores contribuyentes	8
4. RECOMENDACIONES	9

Abreviaturas

AEMET	Agencia Estatal de Meteorología
ft	Pie
h	hora
Kg	Kilogramo
Km	Kilómetros
kt	Nudo
LESO	Denominación del aeropuerto de San Sebastián
LFDH	Denominación del aeropuerto de Auch Lamothe
m	Metro
MHz	Megahercios
PPL(A)	Licencia de piloto privado de avión
SSEI	Servicio de Salvamento y Extinción e Incendios
TCP	Tripulante de Cabina de Pasajeros
TMA	TMA es el Área Terminal de Aeródromo (Terminal Management Area)
UTC	Tiempo Universal Coordinado
V	Velocidad de la aeronave respecto del suelo
V _H	Velocidad de la hélice

Sinopsis

Propietario y Operador:	Privado
Aeronave:	JARMAN SIMON GLASTAR GS-1, matrícula F-PHIM
Fecha y hora del accidente:	26 de octubre de 2017 a las 9:30 h (hora local ¹)
Lugar del accidente:	Aeropuerto de San Sebastián (Gipuzkoa)
Personas a bordo:	Ninguna
Tipo de vuelo:	Aviación general – Otros – Estacionamiento
Fecha de aprobación:	31 de enero de 2018

Resumen del suceso:

El jueves 26 de octubre de 2017, la aeronave JARMAN SIMON GLASTAR GS-1, de construcción por aficionado, con matrícula F-PHIM estaba estacionada en la plataforma de aviación general del aeropuerto de San Sebastián (Gipuzkoa).

Entre el piloto y su acompañante movieron el avión sin arrancarlo, empujándolo hasta la zona de motores.

Una vez allí arrancaron el motor conectándolo a una batería externa sin que hubiera nadie dentro de la cabina. El avión se puso en movimiento y golpeó al acompañante. El piloto intentó subirse a bordo sin éxito, cayendo al suelo.

La aeronave recorrió aproximadamente 254 m por la plataforma de estacionamiento sin nadie en su interior, hasta que golpeó contra una valla, capotó y se detuvo.

El piloto resultó herido leve y la aeronave tuvo daños importantes.

La investigación ha concluido con que la causa del accidente fue la falta de adherencia a los procedimientos establecidos para el arranque del motor de la aeronave.

¹ Mientras no se indique lo contrario el informe se referirá a la hora local. La hora UTC se halla restando dos unidades.

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1. Antecedentes del vuelo

El jueves 26 de octubre de 2017, la aeronave JARMAN SIMON GLASTAR GS-1, con matrícula F-PHIM estaba estacionada en el puesto 14 de la plataforma de aviación general del aeropuerto de San Sebastián – LESO (Gipuzkoa).

De acuerdo con la información facilitada por el piloto y propietario de la aeronave, realizó el plan de vuelo para dirigirse al aeropuerto francés de Auch Gers (LFDH), que está situado 5 Km al norte de la localidad de Auch y 85 Km al oeste de Toulouse y posteriormente se dirigió al avión.

Una vez allí, drenó los depósitos de combustible y sin arrancarlo, con la ayuda de su acompañante empujaron el avión hasta la zona de motores. Al detenerlo no puso calzos en las ruedas.

El avión tenía la batería agotada y para poder arrancarlo conectó los bornes a otra batería externa mediante unos cables con conectores de pinza.

Una vez hecha la conexión, su acompañante presionó el botón de arranque de la aeronave desde el exterior de la cabina y después de varios intentos ésta se puso en marcha y comenzó a moverse, golpeando ligeramente a su acompañante sin causarle ninguna lesión.

El piloto intentó subirse a bordo para hacerse con el control de la aeronave sin éxito, cayendo al suelo y siendo arrastrado a lo largo de una corta distancia.

La aeronave siguió rodando por la plataforma de estacionamiento sin nadie en su interior, recorriendo aproximadamente 280 m, hasta que golpeó contra la valla perimetral que separa la plataforma de una senda peatonal. Después capotó y se detuvo.

El piloto resultó herido leve y la aeronave tuvo daños importantes.



Figura 1. Fotografía del avión después del impacto

1.2. Lesiones personales

El piloto resultó herido leve.

1.3. Daños a la aeronave

La aeronave tuvo daños importantes.

1.4. Otros daños

Tanto la barrera de protección de la senda para peatones como la estación meteorológica perteneciente a la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) resultaron dañados.

1.5. Información sobre el personal

El piloto tenía 74 años y licencia de piloto privado de avión, PPL(A), expedida el 11 de mayo de 2010 por la Autoridad de Aviación Civil de Francia, con validez hasta el 20 de junio de 2019. El reconocimiento médico, de Clase II estaba en vigor hasta el 29 de marzo de 2018.

Según constaba en el libro de vuelo su experiencia de vuelo era de 1.154:75 h, aunque el piloto informó de que en total tenía 1.200 h, y de ellas 1.040 h en el tipo.

1.6. Información sobre la aeronave

La aeronave JARMAN SIMON GLASTAR GS-1, con matrícula F-PHIM es un avión de ala alta, de construcción por aficionado que tiene 10,67 m de envergadura, 6,71 m de longitud y una altura de 2,13 m.

Fue construida en el año 2000 con número de serie 5525, por el propio piloto, que era su propietario y la utilizaba para uso privado. Su masa en vacío es 544 Kg y su masa máxima al despegue de 889 Kg.

Llevaba montado un motor LYCOMING – O.320 .D2A y una hélice de fibra de dos palas.

Contaba con un certificado de aeronavegabilidad con validez hasta el 6 de mayo de 2020 y en el momento del accidente tenía 990:10 h de funcionamiento la aeronave y 2110 h el motor.

1.7. Información meteorológica

No es relevante en este caso.

1.8. Ayudas a la navegación

No es aplicable para este suceso.

1.9. Comunicaciones

El piloto no estableció comunicación con la torre en ningún momento.

1.10. Información de aeródromo

El aeropuerto de San Sebastián (LESO) está ubicado 22 Km al noreste de la ciudad de San Sebastián. Su elevación es de 5 m (15 ft) y dispone de una pista asfaltada de 1.590 m de longitud y 45 m de anchura designada como 04 – 22.

El área de movimiento en la zona de aviación general es de asfalto.

En los procedimientos generales de rodaje publicados en el AIP de AENA se especifica que para acceder a la zona de parada de motores, se deberá avisar con antelación desde la propia posición de estacionamiento a Torre de control en la frecuencia 121.700 MHz.

1.11. Registradores de vuelo

La aeronave no llevaba registradores de vuelo. La normativa no obligaba a ello.

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

La aeronave recorrió aproximadamente 254 m por la plataforma de aviación general hasta que impactó con la valla que separa esta de la senda peatonal.

En el impacto colapso la rueda delantera y el avión capotó, golpeando con la hélice en el suelo y con el plano izquierdo en la estación meteorológica de AEMET, que había al otro lado de la valla.



Figura 2. Trayectoria de la aeronave

Como consecuencia del impacto resultó dañado el motor, todo el carenado delantero, la hélice, el tren delantero y el plano izquierdo que se rompió en el encastre.

En la inspección posterior al accidente se constató que tenía accionado el freno de aparcamiento.



Figura 3. Fotografía del freno de aparcamiento

1.13. Información médica y patológica

No es aplicable en este caso.

1.14. Incendio

No se produjo incendio.

1.15. Aspectos relativos a la supervivencia

Los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) fueron avisados por la Torre de Control del aeropuerto a las 9:34 h y llegaron hasta la aeronave 2 minutos después.

No fue necesario rescatar a nadie, ni hubo incendio, pero al ver que la aeronave estaba derramando combustible rociaron la zona con espuma.

1.16. Ensayos e investigaciones

No es aplicable para este suceso.

1.17. Información sobre organización y gestión

No es aplicable para este suceso.

1.18. Información adicional

No es aplicable para este suceso.

1.19. Técnicas de investigación útiles o eficaces

No es aplicable para este suceso.

2. ANÁLISIS

En este caso, el hecho de que se hubiera agotado la batería y el piloto estuviera pendiente de cómo iba a hacer para arrancar el avión, unido a la circunstancia de que el puesto de estacionamiento en el que estaba la aeronave fuera el más cercano al lugar donde se arrancan los motores, parece que pudo propiciar que el piloto decidiera empujar la aeronave sin solicitar ser remolcado y que intentase arrancarla sin solicitar ayuda a alguna persona de los servicios aeroportuarios. También explicaría que no contactase con la Torre del aeropuerto tal y como es preceptivo hacer, para comunicar sus intenciones.

Aunque estaba puesto el freno de estacionamiento, si no se pisaron los pedales para bombear el líquido hidráulico del circuito de frenos, su efectividad es escasa o nula.

Por otra parte el piloto reconoció que no había puesto calzos.

Esto unido al hecho de que no había nadie dentro del avión para poder frenarlo una vez que fue arrancado, configuraba un escenario de bastante riesgo que el piloto no supo calibrar.

Dada la temprana hora de la mañana no había ninguna otra aeronave estacionada a lo largo de la trayectoria que describió hasta que colisionó contra la valla.

En su afán por evitar que el avión continuase el movimiento por sí mismo, tampoco supo sopesar el error que cometía al intentar subirse en marcha, ya que podía haber resultado lesionado de gravedad.

3. CONCLUSIONES

3.1. Constataciones

- El piloto tenía intención de realizar un vuelo privado.
- La aeronave tenía la batería sin carga e intentó arrancarla con una batería exterior.
- El arranque se hizo desde el exterior de la cabina, sin nadie a bordo del avión.
- La aeronave no tenía puestos los calzos en las ruedas.
- Sí estaba activado el freno de estacionamiento, pero no se había bombeado el circuito.
- Una vez que el avión se puso en movimiento el piloto intentó subirse en marcha.
- La aeronave recorrió 254 m por la plataforma hasta que impactó contra una valla.

3.2. Causas/factores contribuyentes

La causa del accidente fue la falta de adherencia a los procedimientos establecidos para el arranque del motor de la aeronave.

4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

Ninguna.