

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Domingo, 21 de septiembre de 2008; 08:40 h local¹
Lugar	Tres Casas (Segovia)

AERONAVE

Matrícula	EC-HXP
Tipo y modelo	Globo libre, de aire caliente, ULTRAMAGIC N210
Explotador	Globos y Dirigibles Boreal, S. L.

Motores

Tipo y modelo	N/A
Número	N/A

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	53 años
Licencia	Piloto de Globo Libre, con autorización para transporte aéreo comercial
Total horas de vuelo	3.430 h
Horas de vuelo en el tipo	3.430 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros		1	9
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Ninguno
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Vuelo de turismo
Fase del vuelo	Aterrizaje

INFORME

Fecha de aprobación	28 de marzo de 2012
---------------------	----------------------------

¹ La referencia horaria en el informe es la hora local. La hora UTC se obtiene restando 2 a la hora local.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Antecedentes

A raíz de un requerimiento por parte del Juzgado de Instrucción n.º 5 de Segovia, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el 4 de marzo de 2011 remitió a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil una solicitud de información acerca del siniestro de un globo aerostático ocurrido el 21 de septiembre de 2008 en los Altos de la Piedad de Segovia.

No habiendo tenido la CIAIAC hasta ese momento notificación alguna, procedió a la apertura e inicio de la investigación del suceso.

1.2. Reseña del vuelo

El domingo día 21 de septiembre de 2008 el globo libre de aire caliente modelo ULTRAMAGIC N210 con matrícula EC-HXP, despegó de la zona de Altos de la Piedad cercana a la ciudad de Segovia para la realización de un vuelo de turismo sobre dicha ciudad y sus alrededores. El despegue se efectuó a las 8:20 h con el piloto y diez pasajeros a bordo.

Tras 15 minutos de vuelo con total normalidad, el globo realizó un aterrizaje de emergencia ocasionado por un empeoramiento de las condiciones climatológicas.

El aterrizaje resultó duro impactando la barquilla contra los taludes presentes en el terreno y fue arrastrada por el suelo alrededor de 100 m.

Tres de los pasajeros, uno de ellos herido grave, fueron trasladados al Hospital General de Segovia, donde fueron atendidos.

La aeronave resultó sin daños.

1.3. Información meteorológica

Según la información facilitada por la Agencia Estatal de Meteorología, las condiciones meteorológicas más probables en la zona —obtenidas de los datos de la observación sinóptica del Observatorio de Segovia a las 08:00 h y de los de la estación meteorológica automática de Segovia a las 8:40 h, situada a unos 300 m del lugar de despegue del vuelo del accidente—, fueron las siguientes:

- Viento medio en superficie de unos 15 km/h (8 kt) de componente Oeste (278°), con racha máxima de unos 40 km/h (21 kt), también de componente Oeste (estos datos corresponden a las 08:40 h y proceden de la estación automática).

- Visibilidad superior a 10 km en superficie.
- Cielo nuboso con nubes medias y altas y algunas bajas con base entre 600 y 1.000 m.
- Temperatura de 15 °C en superficie.
- Humedad relativa del aire 61%.
- No precipitación ni actividad tormentosa en el intervalo considerado.

1.4. Información de la aeronave

El globo utilizado en el vuelo del accidente era el n.º de serie 210/16 del modelo de aire caliente ULTRAMAGIC N210, clase FAI AX10, fabricado en el año 2001, con capacidad para 6.000 m³ y un peso de 446 kg en configuración estándar. El globo estaba equipado con barquilla C8 para 10 pasajeros y quemador triple Mk-10

La aeronave disponía de Certificado de Aeronavegabilidad, categoría «globo de aire caliente», n.º 4941, expedido por la Dirección General de Aviación Civil el 14 de octubre del 2005.

La aeronave contaba con 373:35 h de vuelo antes del accidente.

Según la información registrada en el Cuaderno de la Aeronave, ésta disponía de las revisiones de mantenimiento debidamente cumplimentadas, conforme a su programa de mantenimiento.

Según se indica en el Manual de Vuelo del globo, en caso de prever un aterrizaje duro o con fuerte viento, el piloto debe proceder como sigue:

- Avisar a los pasajeros que deben flexionar las rodillas, agarrar firmemente las asas en el interior de la barquilla y observar el progreso del aterrizaje.
- Avisar a los pasajeros que no abandonen la barquilla hasta que el piloto lo indique.
- Quitarse las gafas e instruir a los pasajeros que hagan lo mismo.
- Avisar a los pasajeros de un posible segundo impacto.
- Arrojar por la borda todo el lastre posible observando que no dañe a nadie.
- Extinguir las llamas piloto.
- Cerrar todas las válvulas de los depósitos y vaciar los tubos justo antes del impacto.

1.5. Declaración del piloto

Según la manifestación del propio piloto, en el momento del despegue las condiciones meteorológicas eran buenas para el vuelo y el viento estaba en calma. La información consultada no preveía cambios significativos. Tras 15 minutos de vuelo con total normalidad, las condiciones de viento comenzaron a variar haciéndose sentir alguna turbulencia. Poco después, la variación del viento, tanto en intensidad como en

dirección, aumentó muy rápidamente, de manera que dirigía el globo hacia las montañas. Ante estas circunstancias, y dado que no tenía la certeza de poder sobrevolar las montañas con total seguridad, decidió realizar un aterrizaje de emergencia.

Procedió a informar a los pasajeros acerca de la posición a adoptar durante el aterrizaje —pies separados, rodillas flexionadas, músculos en tensión, asa agarrada fuertemente, espaldas empujándose entre sí, quitar o eliminar elementos sueltos y no bajar del globo hasta que él lo indicase—, e informó al equipo de tierra de su posición. Su velocidad GPS en ese momento era alta alcanzando los 42 km/h.

El aterrizaje resultó duro, en un terreno accidentado, seco y con taludes dispersos. La barquilla impactó al menos en dos ocasiones contra sendos taludes presentes en el terreno y fue arrastrada por el suelo alrededor de 100 m.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Las condiciones meteorológicas en el momento del despegue eran adecuadas para la realización del vuelo. Según los datos facilitados por la Agencia Estatal de Meteorología, durante el vuelo se alcanzaron valores altos de intensidad del viento y su dirección hacía dirigir al globo hacia las montañas. Ello motivó que el piloto decidiera realizar un aterrizaje de emergencia.

Durante la realización de dicho aterrizaje el piloto recordó a los pasajeros las instrucciones de seguridad para el caso de un aterrizaje duro, acorde con la información que contenía el Manual de Vuelo del globo.

El accidente se produjo como consecuencia de la alta velocidad de desplazamiento horizontal con respecto al suelo del globo en el momento del aterrizaje de emergencia, decidido a raíz del deterioro repentino de las condiciones de vuelo. El carácter accidentado del terreno contribuyó a agravar los daños ocasionados por el accidente.