

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Segunda Declaración provisional IN-038/2013

Accidente ocurrido a la aeronave
CRJ-CL600 (CRJ900) de matrícula
EC-JYA, operada por Air Nostrum,
en el aeropuerto de San Sebastián
(LESO), el 25 de octubre de 2013



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Segunda Declaración provisional

IN-038/2013

**Accidente ocurrido a la aeronave CRJ-CL600 (CRJ900)
de matrícula EC-JYA, operada por Air Nostrum,
en el aeropuerto de San Sebastián (LESO),
el 25 de octubre de 2013**



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: 161-15-003-X

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

ATP	Licencia de piloto de transporte de línea aérea
DFDR	Registrador digital de datos de vuelo
LESO	Código OACI para el aeropuerto de San Sebastián
TSB	Transportation Safety Board of Canada
UTC	Tiempo universal coordinado

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Viernes, 25 de octubre de 2013, 15:07 hora UTC¹
Lugar	Aeropuerto de San Sebastián (LESO)

AERONAVE

Matrícula	EC-JYA
Tipo y modelo	Bombardier CRJ-CL600 2D24 (CRJ900)
Operador	Air Nostrum

Motores

Tipo y modelo	General Electric CF34-8C5
Número	2

TRIPULACIÓN

	Piloto	Copiloto
Edad	38 años	46 años
Licencia	ATPL	ATPL
Total horas de vuelo	4.249	4.038
Horas de vuelo en el tipo	475	448

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			4+2 (extracrew)
Pasajeros			65
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Menores
Otros daños	N/A

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Transporte aéreo comercial - Regular - Nacional - De pasajeros
Fase de vuelo	Aterrizaje

INFORME

Fecha de aprobación	28 de septiembre de 2015
---------------------	---------------------------------

¹ La referencia horaria utilizada en este informe es la hora UTC salvo que se especifique expresamente lo contrario. Para obtener la hora local es necesario sumar 2 horas a la hora UTC.

1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

La aeronave realizaba un vuelo desde el aeropuerto de Madrid-Barajas hasta el aeropuerto de San Sebastián (LESO). Tras recibir la información de la torre de control del aeropuerto de destino, la tripulación decidió realizar una aproximación visual por la pista 04 de este aeropuerto. Durante el aterrizaje la tripulación se percató de que la toma se había producido de forma más brusca de lo habitual y procedieron a realizar una inspección visual más exhaustiva del tren principal sin encontrar nada anormal. Por este motivo decidieron continuar la escala, volviendo a Madrid y, una vez allí, informaron a mantenimiento del suceso. El personal de mantenimiento detectó daños en el tren de aterrizaje que hicieron necesario dejar a la aeronave en tierra y posteriormente, tras una inspección de mantenimiento y del fabricante más específica tras una "toma dura", se procedió a realizar el cambio de la estructura del tren. Tanto tripulación y pasajeros resultaron ilesos.

La CIAIAC tuvo conocimiento del suceso el 5 de noviembre mediante notificación del TSB de Canadá el cual había sido informado por el fabricante.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Se consideraron aspectos relativos a la operación, se contó con el testimonio de la tripulación y asimismo se consideró la meteorología y analizó la operación de control. Se realizó el análisis de información del DFDR; no obstante durante esta fase surgieron dudas sobre las velocidades de referencia y los procedimientos establecidos para aproximación y aterrizaje en operaciones especiales y se hizo consulta al operador y al fabricante. A día de la redacción de esta declaración se está a la espera de ambas respuestas para concluir el informe.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

El informe se encuentra en fase avanzada de redacción a la espera de la resolución de algunas cuestiones relacionadas con la operación de aproximación y aterrizaje.

