

ADVERTENCIA

El presente Informe es un documento técnico que refleja la opinión de la JUNTA DE INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL con relación a las circunstancias en que se produjo el accidente, objeto de la investigación con sus causas y con sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (Chicago /44) Ratificado por Ley 13.891 y en el Artículo 185 del CÓDIGO AERONÁUTICO (Ley 17.285), esta investigación tiene un carácter estrictamente técnico, no generando las conclusiones, presunción de culpas o responsabilidades administrativas, civiles o penales sobre los hechos investigados.

La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba de tipo judicial, sino con el objetivo fundamental de prevenir futuros accidentes.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra de índole administrativa o judicial que, en relación con el accidente pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Proximidades del Aeródromo Eldorado, provincia de Misiones.

FECHA: 1 de febrero de 2003.

HORA: 16:30 HOA.

AERONAVE: Planeador.

MARCA: Blanik.

MODELO: L 13.

MATRÍCULA: LV – DHF

PILOTO: Licencia de piloto de planeador

PROPIETARIO: Privado

NOTA: Las horas están expresadas en Hora Oficial Argentina (HOA) que corresponden al Uso Horario -3

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El día 1 de febrero de 2003, por la tarde, el piloto despegó de la cabecera 01 de la pista del Aeródromo Eldorado remolcado por un avión, para realizar un vuelo local de entrenamiento en térmicas. En el asiento trasero, llevaba un acompañante.

Después de volar en el sector sur, inició el regreso al aeródromo. Se dirigió al aterrizaje con poca altura y como no llegaba al aeródromo, aterrizó en un campo cercano al mismo, cultivado con plantas de yerba mate. En el trayecto impactó el plano izquierdo contra una palmera y posteriormente contra el terreno. El planeador quedó aproximadamente a 1850 metros al SSE de la pista.

El accidente ocurrió de día y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	1	--	--
Leves	--	--	--
Ninguna	--	1	

1.3 Daños a la aeronave

1.3.1 Célula: El planeador sufrió daños en ambos planos, proa, panel de instrumentos, parte posterior del fuselaje y empenaje.

1.3.2 Motor: No aplicable.

1.3.3 Hélice: No aplicable.

1.3.4 Daños en general: De importancia

1.4 Otros daños

No se produjeron.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto de 59 años de edad es titular de las licencias de Piloto Privado de Avión y de Planeador.

No tenía su Certificado de Aptitud Psicofisiológica en vigencia, había vencido el 11 JUN 02.

1.5.2 Según su declaración la experiencia en horas de vuelo era la siguiente:

Total de vuelo 130 Hs.
Últimos 30 días 7 Hs.
Últimas 24 hs 0.5 Hs.
En el tipo de planeador 100 Hs.
Tiempo transcurrido desde el último vuelo: 13 días.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 La aeronave es un Planeador monoplano totalmente metálico, Marca:

Blanik; Modelo: L-13; N° de serie: 173828; Matrícula: LV-DHF; con tren de aterrizaje monoruada retráctil. Tiene Certificado de Aeronavegabilidad Standard, vencido el: 31 ENE 03.

Tren de aterrizaje: monoruada retráctil.

De acuerdo con lo especificado en el Manual de Vuelo del planeador, la relación de planeo es de 1:28 +/- 5%, con un peso de 472 kg, no especificándose la misma para otros pesos.

1.6.2 Peso y centrado

Pesos

Max de Despegue	500	Kg.
Vacío	297	Kg.
Piloto	74	Kg.
Pasajero	70	Kg.
Total	441	Kg.
Carga Útil	203	Kg.
Diferencia	59	Kg. en menos

El centro de gravedad de la aeronave en el momento del accidente se encontraba dentro de los límites especificados en el Manual de Vuelo de planeador.

1.7 Información meteorológica

Datos extraídos de los registros horarios de la estación meteorológica de Puerto Iguazú Aero, interpolados a la hora del accidente y de los mapas sinópticos de superficie de las 15:00 y 18:00 UTC, entregados en un informe del Servicio Meteorológico Nacional, siendo los mismos los siguientes: viento, 050°, intensidad, 4 Kt; visibilidad, 10 km; fenómenos significativos, ninguno; nubosidad, 4/8 de CU a 900 metros y 1/8 de CS; temperatura, 32.4 °C; Temperatura de punto de rocío, 23.1 °C; presión, 1010.6 hPa y humedad 58%.

De acuerdo con el informe producido por el piloto las condiciones meteorológicas en el lugar y a la hora del accidente eran: viento del sector NNE a NE con una intensidad de 5 nudos aproximadamente, nubosidad 6/8 de CU a 800 m, temperatura 32°, y buena visibilidad.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información del lugar del accidente

El accidente ocurrió fuera del aeródromo, a 1850 metros al SSE del mismo, en un campo de cultivo con yerba mate. Éste está constituido por una superficie cubierta a intervalos regulares de árboles, de poco desarrollo, de alrededor de 2 m de altura, colocados en hileras transversales al sentido del avance que tenía la aeronave. El

perímetro, está flanqueado por una línea discontinua de árboles y palmeras. El aeródromo Eldorado, se encuentra ubicado a 6 Km al NW de la localidad de Eldorado; siendo sus coordenadas geográficas: 2624 S 5434 W y su elevación sobre el nivel medio del mar de 209 metros. La pista tiene una orientación 01/19, una longitud y ancho de 1400 x 30 metros respectivamente y la superficie es de asfalto.

1.11 Registradores de vuelo

No posee.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave impactó, volando con un rumbo aproximado de 330 grados y a una velocidad de alrededor de 80/90 km/h, con el plano izquierdo contra una palmera a unos 6 metros de altura, esto ocasionó el desvío de la trayectoria de la aeronave y posterior impacto contra el terreno.

Al producirse el mismo lo hizo con la proa con un ángulo aproximado de 45°, deteniéndose a 50 metros de la palmera antes mencionada, quedando finalmente con un rumbo aproximado de 170 grados, siendo éste prácticamente opuesto, al que originalmente llevaba.

No hubo dispersión de restos.

1.13 Información médica y patológica

Durante la investigación no se detectaron antecedentes medico / patológicos del piloto que puedan relacionarse con el accidente.

Como consecuencia del impacto de la proa de la aeronave contra el terreno, el piloto sufrió serias lesiones en sus miembros inferiores y tórax. El pasajero resulta ileso.

1.14 Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

Por el impacto directo con la proa del planeador y el elevado ángulo del mismo, el piloto recibió en sus miembros inferiores los efectos de ese impacto, ya que las piernas van alojadas en este lugar del planeador.

No obstante se debe aclarar que el correcto funcionamiento de los cinturones de seguridad salvó al tripulante de mayores consecuencias y el pasajero no sufrió ninguna clase de lesiones.

1.16 Ensayos e Investigaciones:

Después del accidente se verificó el accionamiento de los comandos de vuelo del planeador, comprobándose que funcionaban normalmente. Los flaps se encontraban en posición retraídos y los frenos aerodinámicos extendidos.

El certificado de Aeronavegabilidad había vencido el día anterior, aunque se pudo comprobar que se había solicitado con antelación a un taller especializado la correspondiente habilitación anual del planeador.

1.17 Información orgánica y de dirección

El Aero Club propietario del planeador, tiene una correcta administración, la que siempre estuvo a cargo del ex instructor, quien en los últimos 8 meses estuvo ausente por problemas de salud.

La Comisión Directiva del Aero Club no asignó esta labor a ningún otro personal, por lo que se habrían disminuido los niveles de control y supervisión sobre las aeronaves y los pilotos.

1.18 Información adicional

No se formula.

1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces

No se utilizaron nuevas técnicas.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspecto Operativo

De acuerdo con los datos aportados por las declaraciones del piloto se desprende que éste despegó con la intención de volar en térmicas en el sector sur, después de ver a otro planeador que se mantenía en ese sector, consideró que allí se encontraban las mejores condiciones.

Luego de volar sin encontrar ninguna térmica, toma la decisión de regresar al aeródromo para aterrizar, pero no tuvo en cuenta que el viento lo había desplazado más al sur, alejándolo de la pista. Como no podía ganar altura con las térmicas y al observar que no llegaba al aeródromo, decidió realizar un aterrizaje de emergencia en un campo con plantaciones de yerba mate, que se encontraba en su trayectoria de regreso.

Según sus declaraciones no colocó flaps y antes de chocar contra la palmera sacó frenos aerodinámicos.

Por todo esto se desprende que la decisión de regresar para aterrizar en el aeródromo fue tardía, ya que para alcanzar la pista, teniendo en cuenta la relación de planeo de la aeronave (1:28), debería haber tenido como mínimo 66 metros más de altura aproximadamente, en el punto de impacto contra la palmera para alcanzar la pista directamente, sin prever un circuito de tránsito.

Asimismo, de haber tenido un mejor adiestramiento, podría haber sorteado por los laterales los árboles de mayor desarrollo disminuyendo los efectos del impacto contra el terreno.

2.2 Aspecto Técnico

De acuerdo con las verificaciones técnicas efectuadas, el accidente del planeador no es atribuible a ninguna falla técnica.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto se encontraba habilitado para el tipo de operación que realizaba.

3.1.2 El piloto poseía su Aptitud Psicofisiológica vencida.

3.1.3 El planeador se encontraba con su Certificado de Aeronavegabilidad vencido en un día.

3.1.4 No hubo control por parte del Aero Club Alto Paraná Eldorado de la documentación de los pilotos y aeronaves.

3.1.5 No hubo control operacional y planificación por parte de piloto para realizar el vuelo.

3.1.6 El piloto buscando mejores condiciones que lo mantuvieran en el aire sin descender, no advirtió que el viento lo alejaba de la pista.

3.1.7 El piloto seleccionó un campo inadecuado para su aterrizaje. Además, con 6 m de altura y según su declaración 80/90 km/h disponía aun de recursos para sortear por el costado el obstáculo que se interponía en su trayectoria.

3.1.8 El planeador se encontraba dentro de los límites de peso y balanceo.

3.1.9 Los datos meteorológicos que aporta el piloto son coincidentes con los del Servicio Meteorológico Nacional.

3.2 Causa

En un vuelo de adiestramiento en planeador, durante un aterrizaje forzoso, impacto contra una palmera y posteriormente contra el terreno debido a deficiente planificación e inadecuada técnica de vuelo para ejecutar el mismo.

4 RECOMENDACIONES

4.1 A las autoridades del Aero Club Eldorado

Considerar la conveniencia de establecer parámetros estandarizados que aseguren el retorno al aeródromo en condiciones adecuadas de seguridad y adiestrar convenientemente a sus pilotos con respecto a la selección oportuna y adecuada del campo y las técnicas para el aterrizaje fuera del aeródromo.

Asimismo intensificar el control sobre la vigencia de los Certificados que permiten el vuelo de sus pilotos y aeronaves.

5 REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas, por la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil, deberán in-

formar a la Comisión de Prevención de Accidentes en un plazo nunca mayor a SESENTA (60) días hábiles, contados a partir que recibieran el Informe Final y la Disposición que lo aprueba, el cumplimiento de las acciones que hayan sido puestas a su cargo.

(Disposición N° 51/02 Comandante de Regiones Aéreas (19 JUL 02) publicada en el Boletín Oficial del 23 de julio de 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil

Avda. Pedro Zanni 250

2º Piso Oficina 264 – Sector Amarillo

(1104) Capital Federal

o a la dirección Email

buecrp@faa.mil.ar



BUENOS AIRES, de septiembre de 2003.

Investigador Operativo: Sr. Gerardo BROGLIO

Investigador Técnico: SP Julio ZALAZAR

Director de Investigaciones