

C.E.N° 2.510.178 (FA)

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 / incidente, 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 CODIGO AERONAUTICO (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 / incidente pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

Accidente ocurrido en:	San Andrés de Giles, Provincia de Buenos Aires
Fecha:	15 DIC 01
HOA:	14:37 Hs.
Aeronave:	Planeador SCHLEICHER K-8-B
Matrícula	LV - DGF
Piloto:	Piloto de Planeador N° 6903 Legajo N° 35.623
Propietario:	CLUB ARGENTINO DE PLANEADORES ALBATROS

Nota: La Hora Oficial Argentina (HOA) corresponde a la hora huso -3.

1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS.

1. Reseña del vuelo.

El piloto con el planeador despegó remolcado desde el aeródromo San Andrés de Giles a las 14:00 hs del 15 DIC 01, para realizar un vuelo local. Aterrizó sin novedad a las 14:15 hs.

Luego realizó otro vuelo que despegó a las 14:32 hs., cortó el remolque a los 500 mts. inició un viraje a la izquierda, como está previsto en las directivas del Club de

Planeadores. Inmediatamente después, viró por la derecha e incrementó la velocidad y continuó orbitando con 20/25° de inclinación.

El piloto del avión de remolque, desde tierra, observó que los virajes efectuados, hacia un mismo lado, se tornaban peligrosos y que el piloto del planeador no modificaba la inclinación ni disminuía la velocidad, por lo cual trató de comunicarse mediante el VHF, pero no obtuvo respuesta del mismo.

La aeronave continuó descendiendo hasta que impactó una línea de media tensión, un poste sostén de madera y posteriormente chocó contra el suelo y capotó. Como consecuencia el piloto falleció. El accidente ocurrió de día.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños sufridos por el planeador

Célula: De importancia.

1.4 Otros daños

Rotura de un poste de madera sostén de la línea de baja tensión monofásica de 220 volts y corte de dos conductores que conforman la línea, propiedad de la EMPRESA DISTRIBUIDORA DE ENERGIA NORTE S.A. (Dependencia San Andrés de Giles – Alsina N° 566 – S.A. de Giles – CP 6720).

1.5. Información sobre el personal

1.5.1 El Piloto del Planeador

De 39 años de edad, Legajo N° 35.623, licencia de Piloto de Planeador N° 6903, habilitado para planeadores monoplazas y multiplazas. Piloto Privado Avión N° 27007, habilitado para aviones monomotores y multimotores hasta 5.700 Kg. El Certificado de Aptitud Psicofisiológica estaba vigente (17 JUL 02).

El piloto del planeador accidentado, salió de su domicilio luego de haber desayunado, el día 15 DIC 01 a las 09:30 hs aproximadamente, habiendo el día anterior descansado convenientemente e ingerido alimentos y bebidas sin alcohol moderadamente.

El traslado hasta EL Club Argentino de Planeadores Albatros, distante 90 Km aproximadamente se realizó en su coche particular, trayecto que dura estimativamente

una hora de viaje. No existen testimonios en relación a los alimentos ingeridos durante su permanencia en el club con anterioridad al accidente.

El piloto mantenía una relación familiar, laboral y social estable, armónica y sin sobresaltos económicos.

1.5.1.1 Motivación de vuelo

La práctica del vuelo con motor y sin motor obedecía al simple placer de volar.

1.5.1.2 Experiencia en vuelo:

Total General:	7.4	hs
Ultimos 90 días:	3.5	hs
Ultimos 30 días:	2.5	hs
En el tipo de avión:	6.4	hs

1.5.1.3 Accidentes e Infracciones.

No registra

1.5.2 El piloto del avión remolcador

De 41 años de edad, Legajo N° 31015, licencia de piloto Transporte Línea Aérea N° 2279, Piloto de Planeador N° 4621, Instructor de Vuelo N° 1706, habilitado para Vuelo Nocturno; Vuelo por Instrumentos; Remolcador de Planeador; Monomotores Terrestres hasta 5700 kgs.; Multimotores Terrestres hasta 5700 Kgs.; B73A; BE30; Copiloto CN35; Copiloto DC-9); Copiloto MD80. El certificado de Aptitud Psicofisiológica estaba vigente (31 JUL 02).

1.5.2.1 Experiencia en vuelo:

Total General:	10122.7	hs
Ultimos 90 días:	17	hs
Ultimos 30 días:	6	hs
En el tipo de avión:	1180	hs

1.6 Información sobre la aeronave

Tipo:	Planeador
Marca:	Schleicher
Modelo:	K-8-B
Matrícula	LV – DGF, N° de Serie: 8672-SH
Fecha de fabricación:	Año 1967
Tipo de inspección:	Periódica
Horas TG:	4355.1
Horas DUR:	244.1
Certificado de Aeronavegabilidad:	Clasificación: Stándard, Categoría: Normal.
Fecha de vencimiento:	20-09-02
Caducó:	Sí

1.6.1 Peso y Balanceo

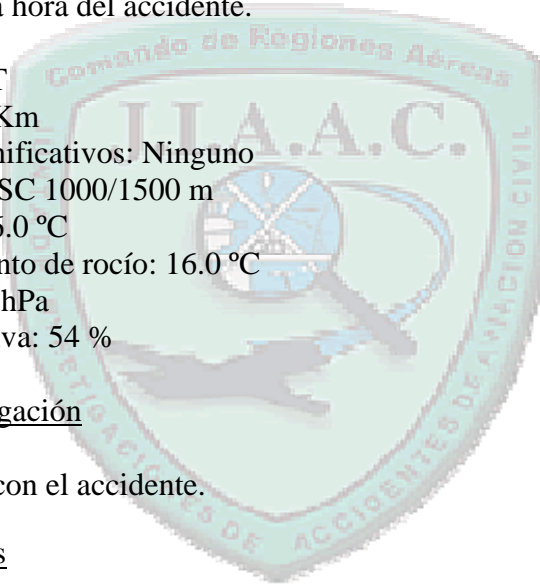
Piloto	70	kg
Otros (Paracaídas)	5	kg
Carga útil total	75	kg
Carga útil autorizada	119	kg
Diferencia	44	kg de menos
Peso Máximo para vuelo	308	kg
Peso Vacío	189	kg

1.6.2 El centro de gravedad se hallaba dentro de los límites operativos.

1.7 Información Meteorológica

Suministrados por el SMN extraídos del mapa sinóptico de superficie de 18:00 UTC, interpolados a la hora del accidente.

Viento: E/05 KT
Visibilidad: 10 Km
Fenómenos Significativos: Ninguno
Nubosidad: 5/8 SC 1000/1500 m
Temperatura: 26.0 °C
Temperatura punto de rocío: 16.0 °C
Presión: 1017.0 hPa
Humedad Relativa: 54 %



1.8. Ayudas a la navegación

No relacionadas con el accidente.

1.9 Comunicaciones

Equipo VHF – 118.2 MHz

1.10 Información sobre el lugar del accidente

El accidente ocurrió en Campo Puente, localidad de San Andrés de Giles (BUE), ubicado en las coordenadas 34° 27' 57.1" S – 059° 26' 31.2" W, sobre un terreno delimitado por un alambrado perimetral, utilizado para cría de animales porcinos, orientado Norte-Sur, de 300 m de largo por 100 m de ancho.

1.11 Registradores de vuelo.

No tenia.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

Los restos se dispersaron en un radio de 100 m, aproximadamente.

1.13 Información médica y patológica

El piloto fue asistido por personal de bomberos y policía de la zona, fue trasladado al Hospital Vecinal, donde momentos mas tarde falleció. Posteriormente a las 19 hs del 15 DIC 01, se practicó la autopsia en la Morgue del Hospital Municipal de San Andrés de Giles, Provincia de Buenos Aires, a cargo del Dr. CAPORALE, quien certifica que la muerte del piloto se produjo como consecuencia del gran trauma craneo encefálico y abdominal que compromete centros vegetativos y la normal volemia por desgarros de grandes vasos.

1.14 Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

El piloto tenía colocado el paracaídas. Se constató que el cinturón de seguridad y su anclaje, se encontraban en buen estado de conservación, el que debió ser cortado por personal de bomberos, a efectos prestar auxilio al piloto.

1.16 Ensayos e Investigaciones

En el aterrizaje la aeronave capotó quedando en posición invertida. En el lugar del accidente se efectuó una revisión visual al sistema de comandos de vuelo, columna de control, pedalera, barras, cables de accionamiento, superficies móviles y fijas. Para una mejor verificación los restos del planeador fueron trasladados a una hangar del aeródromo San Andrés de Giles, Provincia de Buenos Aires.

Se prosiguió la revisión conjuntamente con un especialista en planeadores - Licencia Aeronáutica N° 50, realizando una nueva verificación completa de todo el conjunto de comandos de vuelo desde su columna de control y realizando un seguimiento al sistema de barras actuadoras del timón de profundidad y alerones. Se verificó la unión de las barras entre sí en la superficie y palanca de mandos. En la pedalera, se realizó un seguimiento a los cables de comando del timón de dirección hasta la superficie móvil, chequeando la conexión en los pedales y el timón. Se revisó la superficie móvil en el empenaje y las alas. Se inspeccionaron las partes rotas y no se observaron anomalías de fallas en el material, constatando que las roturas se produjeron debido al choque del planeador contra la línea eléctrica de baja tensión y el terreno. De acuerdo al resultado de la inspección realizada, se pudo determinar que las causas del accidente, no son de origen técnico, mantenimiento o material.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

El planeador pertenece al Club Argentino de Planeadores Albatros, entidad autorizada por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (Disp.N° 623/78 – 18 DIC 78).

Contaba con un seguro por Accidente Personal Aeronáutico –Tripulante, el cual se encontraba vigente. El planeador no estaba asegurado.

1.18 Información adicional

Al efectuar la presentación ante la autoridad Policial de la localidad de San Andrés de Giles (BUE), el investigador operativo, requirió verbalmente al Oficial Policial Actuante en el Accidente, transmita al Médico Legista, la importancia que tiene en el aspecto investigativo, determinar las causas que provocaron la pérdida de control por parte del piloto. Además, fueron requeridos los respectivos análisis que pudiesen determinar factores contribuyentes al comportamiento del piloto en la operación del planeador, mas allá del resultado de la autopsia. Al efectuar el presente requerimiento, se encontraba presente en el lugar el Sr. Jorge Marcelo Soler (Piloto avión Remolcador).

Posteriormente, y en conocimiento del resultado de la autopsia, el Investigador Operativo se puso en contacto telefónico con el Cirujano interviniente, requiriéndole el posible factor desencadenante en la pérdida del control del planeador, sin que el referido profesional ampliara el informe remitido a la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil.

1.18.1 Opinión de los Asesores

1.18.1.1 El Asesor Técnico dice que no encuentra factores causales de su asesoría.

1.18.1.2 El Asesor Operativo expresa que si bien no se comprobó una indisposición específica en el piloto, la actitud de descenso pronunciada anormal, la falta de respuesta a los reiterados llamados efectuados con equipos de radio distintos y la falta de recuperación del planeador al llegar al suelo, hace como muy probable la indisposición del piloto y la pérdida de control de la aeronave como causa del accidente.

1.18.1.3 El Asesor en Tránsito Aéreo opina que el presente accidente no guarda relación con la actuación de los Servicios de Tránsito Aéreo.

1.18.1.4 El Asesor en Medicina Aeronáutica dice que lo investigado permite suponer que haya existido una incapacitación psicofísica del piloto, no obstante no existen testimonios ni hallazgos anátomo patológicos que permitan determinar el origen de la supuesta incapacidad para controlar la aeronave.

1.18.1.5 La Asesora Jurídica opina que de la investigación técnica realizada no surgen causales de competencia de esa asesoría.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No se usaron técnicas especiales.

2. ANÁLISIS

2.1 Operativo

Teniendo en cuenta la verificación realizada a los restos del planeador, documentación de la aeronave y del piloto, como así también testimonios aportados por el piloto del avión remolcador y testigos presenciales, las causas del accidente no fueron de origen operativo.

Factores Humanos

De lo investigado, surge la posibilidad de que la causal del accidente haya sido una incapacidad psicofísica del piloto. No obstante ello, no existen testimonios anteriores, ni datos anatómicos/patológicos de las autopsias, que permitan determinar qué tipo de alteración médica pudo haber originado tal incapacidad.

Técnico:

Conforme a las inspecciones realizadas a los restos de la aeronave y el testimonio de testigos, la causa del accidente no guarda relación con factores técnicos, de mantenimiento o de diseño.

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

- La aeronave se encontraba habilitada y la documentación actualizada.
- El piloto contaba con la licencia correspondiente.
- La aptitud psicofisiológica del piloto se encontraba vigente (17 JUL 02).
- Los cables de comando de vuelo accionaban correctamente las superficies y mantenían continuidad en su recorrido.
- Los restos de la aeronave fueron removidos para auxiliar al piloto.
- Las causas del accidente no son de origen operativo y/o técnico.
- Contaba con seguro Personal Aeronáutico –Tripulante.

3.2 CAUSA PROBABLE:

Durante un vuelo de adiestramiento local, impacto contra el terreno debido a la pérdida del control del planeador, por probable incapacidad psicofísica del piloto.

4. RECOMENDACIONES

4.1 A la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad:

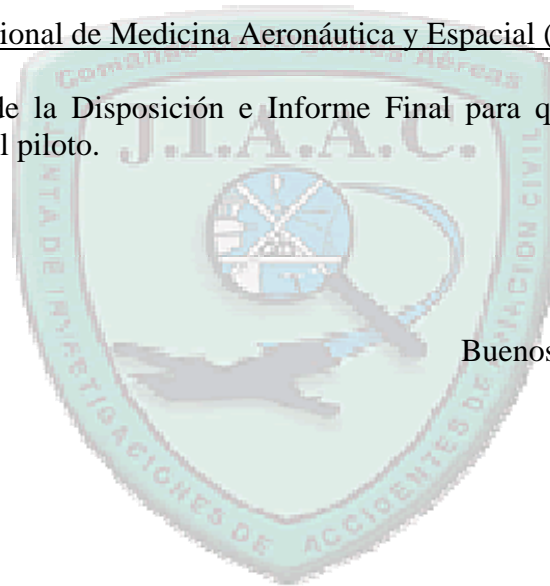
Registrar el accidente de la aeronave y tomar nota de los importantes daños del planeador.

4.2 A la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas

Registrar el accidente en el legajo del piloto de la aeronave, tomando conocimiento de su deceso.

4.3 Al Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE)

Remitir copia de la Disposición e Informe Final para que se tome conocimiento del fallecimiento del piloto.



Buenos Aires, de mayo del 2002

Investigador Operativo

Investigador Técnico

Director de Investigaciones

