

C.E.N° 5.442.685 (F.A.A.)

ADVERTENCIA:

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

De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (Chicago /44) ratificado por Ley 13.891 y el Artículo 185 del CODIGO AERONAUTICO (Ley 17.285), esta investigación tiene el carácter estrictamente técnico, a los fines de prevenir futuros accidentes de similar tenor, por tanto no está orientada a determinar culpas o responsabilidades de carácter civil y/o penal.

La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y 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: Club de Planeadores Albatros – San Andrés de Giles – Buenos Aires
Fecha: 29-Nov-98 Hora Local: 15:30 Hs. Local
Aeronave: Planeador Schleicher ASK-18 Matrícula: LV-ELD
Piloto: Piloto de Planeador N° 58.885
Propietario: Club de Planeadores Albatros

1. Información sobre los hechos.

1.1 Reseña del vuelo.

El planeador y su remolque habían despegado desde la pista del aeroclub Albatros, con el objeto de que el primero realice un vuelo de travesía deportiva. Posteriormente el piloto del planeador se desprende del avión e inicia la navegación, transcurridos unos 40 minutos la suspende y regresa al aeródromo; la aproximación final se efectúa con excesiva velocidad. Luego de tocar la pista, pasada la cabecera, comienza a desviarse a la derecha del eje de la misma chocando finalmente con un avión que se encontraba estacionado a un costado, y sin personal a bordo.

El piloto sufrió heridas graves y el planeador resultó con daños de importancia.

1.2 Lesiones a personas

<u>Lesiones</u>	<u>Tripulación</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>Otros</u>
Mortales	-	-	-
Graves	1	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	-	-	-

El piloto fue trasladado al Hospital regional de San Andrés de Giles, donde ingresó a la Unidad de Terapia I aproximadamente a las 15:30 horas con diagnóstico de Politraumatismos, TC E severo, presión arterial 8/15, pupilas mióticas. Aceptable mecánica ventilatoria.

Herida cortante frontal izquierda.

Allí se le realizó intervención traqueal y se colocó DPM Rx de Tórax – Rx Columna cervical, Cadera y Ecografía de abdomen dentro de parámetros normales.

Tomografía Panorámica Computada Cerebro se observa fractura frontal izquierda y fractura temporal derecha sin evidencia de lesión parenquimatosa.

Posteriormente fue trasladado a centro de mayor complejidad (Clínica Adventista Belgrano) con diagnóstico de politraumatismo Traumatismo cerebro – encefálico severo, donde permaneció hasta el día 24-12-98 cuando fue externado a su domicilio para continuar con su rehabilitación.

1.3. Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 El planeador sufrió daños de importancia en la cabina, rotura de las dos alas y daños en la zona de montaje de los planos de cola. La proa del fuselaje resultó dañada.

1.4 Otros daños

1.4.1 El avión que estaba estacionado sufrió daños en el capó inferior del motor.

1.5 Información sobre el personal

El piloto, de 32 años, posee la Licencia de Piloto de Planeador N° 58.855. Habilitado para volar planeadores monoplaza y multiplaza. Su Certificado Psicofisiológico se encuentra en vigencia, con fecha de vencimiento 06-03-99.

Experiencia de vuelo:

Total:	74.15 hs
Últimos 90 días	08:00 hs
Últimos 30 días	05:15 hs
El día del accidente	02:00 hs

Había mantenido actividad de vuelo durante todo el año, y vuela el Planeador ASK 18 desde 1997.

1.6 Información sobre la aeronave

El Planeador es de Marca Schleicher Modelo ASK 18-AR, serie N° 18A002. Tenía un TG (Total general) de 950 hs. Cuando tenía 933.5 hs se le había realizado una inspección de 100 hs para su rehabilitación anual en los Aerotalleres Albatros. Su Certificado de Aeronavegabilidad es del tipo Standard, Categoría Normal, habilitado hasta el 31-01-99.

El tren de aterrizaje es retráctil, tipo convencional para planeador. (rueda central y patín de cola).

1.7. Información Meteorológica

Las condiciones meteorológicas en el momento del accidente, suministradas por el Servicio Meteorológico Nacional, eran las siguientes: Viento 260°/ 10 Kts, Visibilidad 10 Km, Fenómenos significativos: ninguno, Temperatura: 30° C, Temperatura punto de rocío: 20°C, Presión 1012.3 hPa, Humedad relativa 17%.El jefe de Pista declaro un viento procedente del Nor-Noroeste, con una intensidad de 5 Kts.

1.8. Ayudas a la navegación

No aplicable para este accidente.

1.9 Comunicaciones

El piloto se mantenía en comunicación con el control base del Club de Planeadores en la frecuencia de 123.0 MHz.

1.10 Información de Aeródromo

Lugar: Club de Planeadores Albatros – de uso público

Ubicación: 3 Km al NE de San Andrés de Giles (Buenos Aires)

Elevación: 2 metros sobre el nivel del mar

Pista de Césped. Orientación 16 / 34

Longitud: 1200 mts ancho: 80 mts

1.11 Registradores de Vuelo

No posee.

1.12 Información sobre el impacto y dispersión de restos

No hubo dispersión de restos. El impacto principal se produjo entre la cabina del planeador y los bordes de ataque de ambas alas próximos a la misma y el tren de aterrizaje y zona frontal inferior del capot del motor del avión

1.13 Información Médica y Patológica

No se conocen antecedentes médicos patológicos que hubieran influido en el accidente.

1.14 Incendio

No hubo incendio.

1.15 Supervivencia

Las correas de seguridad que tenía colocado el piloto no se cortaron, soportando el impacto del planeador con el avión que estaba estacionado al costado de la pista; no obstante, el piloto sufrió heridas que le impidieron salir de la cabina por sus propios medios porque había perdido el conocimiento al golpearse en la cabeza cuando la parte delantera del planeador se introdujo bajo el avión. Fue auxiliado en el lugar del accidente por personal del Club de Planeadores, y posteriormente trasladado al Hospital Regional de San Andrés de Giles (Buenos Aires).

1.16 Ensayos e investigaciones

Se procedió a controlar los comandos de vuelo y frenos del planeador, no encontrándose ninguna novedad.

1.17 Información orgánica y de dirección

El Planeador pertenece a la dotación de aeronaves del Club de Planeadores Albatros, para entrenamiento de sus asociados. El piloto es uno de ellos.

1.18 Información adicional

1.18.1 Opinión de los Asesores

Los Asesores Técnico, Jurídico, Médico y de Tránsito Aéreo, no encuentran en lo investigado, causales de sus competencias.

1.18.2 Condición psicofisiológica del piloto

Posteriores contactos del Investigador con el piloto permitieron concluir que no había variaciones en su recuerdo de lo ocurrido en el accidente.

1.18.3 Lugar de estacionamiento del avión

A la pista del Aeródromo San Andrés de Giles le corresponde N° de clave 3 (Anexo 14 Tabla 1-1). De acuerdo a ello, el ancho de la franja de seguridad debe ser de 75 m desde el eje de pista, hacia ambos lados (Anexo 14 párrafo 3.3.5). El avión estacionado estaba a 11 mts del borde de la pista. Siendo el ancho total 80 mts, el avión estaba a $40 + 11 = 51$ mts del eje de pista, dentro de la franja de seguridad.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspecto Técnico

No se encontraron novedades del material de vuelo que pudieran haber influido en el accidente.

2.2 Aspecto Operativo

El despegue para efectuar la travesía se produjo a las 13:37 hs y tres minutos después el planeador, luego de desengancharse de su remolque, continuó su vuelo libre efectuando los sondeos previos para iniciar la prueba que finalmente dio comienzo a las 14:15 hs.

Posteriormente el jefe de pista efectuó un llamado radial al piloto para solicitarle la posición, respondiendo este que había desistido de la misma y que se encontraba en vuelo local (en un área cercana al AD), destacándose la omisión del piloto de no informar anticipadamente esta condición ni de los motivos de su decisión. A las 15:19 el piloto informa que estaba en zona de tránsito y casi inmediatamente a las 15:20 el planeador toca la pista habiendo ingresado por la cabecera 34, cercano al margen derecho. Según lo declarado por el jefe de pista le llamó la atención el “exceso de velocidad” con que en ese momento se desplazaba el velero.

A continuación la aeronave comenzó a desviarse hacia su derecha, quizás por efecto del escaso viento cruzado pero sin que se advirtiera ninguna acción correctiva por parte del piloto. (Teniendo en cuenta la excesiva velocidad, el timón de dirección debería haber respondido a cualquier demanda del tripulante).

Como resultado, el planeador choca contra el avión remolcador, estacionado a la derecha de la pista, fuera de la franja de seguridad.

Testigos calificados observaron que ante el inminente choque, el piloto no intentó cubrirse con manos o brazos; además se lo vio mover la cabeza lateralmente en ambos sentidos, como si estuviera descontrolado. El piloto sufrió heridas graves que le impiden recordar detalles o circunstancias relacionadas con ese vuelo y el accidente posterior. El planeador resultó con daños de importancia.

3 Conclusiones

3.1 Hechos definidos.

3.1.1 El planeador tiene Certificado de Aeronavegabilidad tipo estándar, categoría Normal y estaba habilitado hasta al 31-01-99.No presentó novedades.

- 3.1.2 El piloto de 32 años posee la Licencia de Piloto de Planeador N° 58.855. La aptitud psicofisiológica estaba en vigencia, con fecha de vencimiento al 06-03-99.
- 3.1.3 Tenía una experiencia de vuelo de 74:15 hs y 50 hs en el planeador accidentado.
- 3.1.4 Suspendió el vuelo que estaba realizando, sin comunicar la causa.
- 3.1.5 Entró al campo para el aterrizaje con excesiva velocidad.
- 3.1.6 No corrigió la desviación del planeador.
- 3.1.7 De acuerdo a lo observado por testigos calificados, el piloto luego del toque, giraba su cabeza en ambos sentidos y además instantes previos al choque no atinó a cubrirla instintivamente con sus manos. De estas observaciones se puede presumir que en ese momento se encontraba limitado psicofisiológicamente.

3.2 Causa Probable:

Colisión entre un planeador y un avión estacionado, durante el aterrizaje del primero, provocando lesiones graves en el piloto, daños de importancia en el planeador y leves en el avión, debido a una probable eventual disminución psicofisiológica de su piloto que posiblemente lo llevó a realizar una aproximación con exceso de velocidad y a no corregir un desvío normal o a realizar una corrección equivocada..

4.1 RECOMENDACIONES

- 4.1 Al Club de Planeadores Albatros que probablemente mantendrá posteriores contactos con el piloto solicitarle informe a la JIAAC, cualquier novedad que pudiera conocer respecto a la probable disminución psicofisiológica del piloto en vuelo,
- 4.2 Considerar, para prevenir hechos similares, que el estacionamiento de aeronaves se efectúe fuera de la franja de seguridad.
- 4.3 Remitir copia de la Disposición e Informe Final al INMAE para su conocimiento, registro y posterior seguimiento de la aptitud del piloto accidentado.
- 4.4 Enviar copia de la Disposición e Informe Final a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas para su conocimiento y registro en el Legajo del Departamento Registro de Personal Aeronáutico.

Buenos Aires, de julio del 2000

Inv. Operativo: Univ I Rodolfo Pacheco

Inv. Técnico: SP Rodolfo Godoy

Evaluación y redacción del informe final: Roberto Julio Aleson

Asesor Dto. Inv. de Campo.

V° B°

Com. (R) Nestor Oscar PELLIZA.
Director de Investigaciones

