

INFORME INICIAL DEL ACCIDENTE

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Zona rural – Urdinarrain - Pcia. Entre Ríos.

FECHA: 08 de Noviembre de 2014

HORA: 20:00 (UTC) Aprox.

AERONAVE: Planeador

MARCA: Schempp Hirth.

MODELO: Standard Cirrus

MATRÍCULA: LV- DLA.

PILOTO: Ángel Enrique Chesini.

Licencia: Piloto Planeador.

PROPIETARIO: Club Planeadores de Urdinarrain.

Nota: Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Compartido (UTC) que para el lugar del accidente corresponde al huso horario -3.

INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1.1 Reseña del vuelo

El día 08-11-2014 a las 20:00 Hs UTC, en un vuelo de entrenamiento local el Piloto Sr. Chesini Ángel despegue por pista 21 en el planeador Cirrus Standard del Club de Planeadores de Urdinarrain y posterior al mismo comienza a desestabilizarse producto del despliegue y armado de los frenos aerodinámicos, dado que no se encontraban trabados como indica la lista de chequeo antes del despegue. Esto lleva al piloto a tomar la decisión de cortar con el avión remolcador y comenzar ahí un aterrizaje de emergencia en un campo lindero, al lado de las vías del Ferrocarril Mesopotámico a unos 2000 mts al Sur del Club de Planeadores mencionado. No logra llegar al mismo dado que no se percató de que tenía extendidos los frenos aerodinámicos (según declaraciones de testigos y del piloto remolcador quienes intentaron avisarle en varias oportunidades) produciéndose entonces el roce del ala izquierda contra el terreno (talud) y posterior impacto contra el mismo. Cabe destacar que el piloto declara que el entendía que le avisaban por radio que retraiga el tren, cuando en realidad se trataba de los frenos aerodinámicos.

Luego del impacto, el piloto pudo evacuar el planeador por sus propios medios resultando con heridas leves que fueron atendidas en el Hospital local de Urdinarrain, permitiéndole horas más tarde retirarse a su domicilio.

1.2 Lesiones a personas

El piloto resultó con heridas leves.

1.3 Daños sufridos por la aeronave.

1.3.1 Producto del impacto contra el terreno, la aeronave sufrió daños en el fuselaje, daños en la puntera del ala derecha como así también en el larguero del ala izquierda; rotura en las barras de comando de superficies móviles y rotura en la cúpula de cabina. El empenaje y sus respectivas superficies móviles presentaron daños leves.

1.4 Otros daños

No hubo

1.5 Información sobre el personal

Se requiere a la ANAC, INMAE informes de la tripulación.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

1.6.1.1 Características: es del tipo planeador, marca Schempp-Hirth, modelo Standard Cirrus, con número de serie 684, monoplaza, de alta performance de la clase standard. Construido con materiales compuestos, ala media con frenos aerodinámicos ubicados sobre la superficie superior del ala (extradós), y tanques para lastre de agua, cola en "T", tren de aterrizaje compuesto por rueda principal ventral retráctil. La posición del piloto es semi-reclinado con respaldo ajustable en tierra. Su peso máximo de despegue y aterrizaje de 330 kg sin lastre de agua y 390 kg con lastre de agua y un peso vacío de 223 kg.

1.6.2 Célula

1.6.2.1 El mantenimiento se llevó a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad periódica del fabricante, teniendo como última actividad al momento del accidente un total general (TG) de 703.8 h, desde última recorrida general (DURG) 559.4 h y desde última inspección (DUI) 31.4 h.

1.6.2.2 Certificado de matrícula: registrado a nombre del Club de Planeadores Urdinarrain, con fecha de inscripción el 17 de diciembre de 2008.

1.6.2.3 Certificado de aeronavegabilidad: emitido por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad el 22 de enero de 2004. Clasificación Estándar y categoría Normal. Sin fecha de vencimiento.

1.6.2.4 Formulario DA 337: Emitido por Taller 1-B-89 el 28 de abril de 2014, con fecha de vencimiento en el mes de Abril de 2013.

1.6.2.5 Registros de mantenimiento: los mismos indicaban que la aeronave estaba

equipada y mantenida de conformidad con la reglamentación y procedimientos vigentes aprobados.

1.6.2.6 Combustible: no requerido.

1.6.2.7 Masa y centro de gravedad de la aeronave: con un peso máximo de despegue y aterrizaje de 330 kg sin lastre de agua y 390 kg con lastre de agua y un peso vacío de 223 kg.

1.6.3 Disponibilidad y condición de los sistemas de alerta anticolidión, (TCAS, GPWS, etc.): La aeronave no estaba equipada con ningún sistema de alerta, la reglamentación vigente no lo requería.

1.7 Información Meteorológica

A la espera del informe del servicio Meteorológico Nacional.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplica.

1.9 Comunicaciones

Se realizaron las comunicaciones de aviso al piloto de frenos desplegados por la frecuencia interna del Club.

1.10 Información sobre el lugar del suceso

El incidente ocurrió en zona rural a unos 2000 mts al sur del Club de planeadores y sus coordenadas son: 32° 43' 10" S -- 058° 54' 35" W, con una elevación de 66 mts.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 Posterior al impacto en el talud próximo a las vías del ferrocarril los pocos restos dispersos quedaron en un radio de no más de 10 mts.

1.12.2 Los restos fueron removidos por personal del Club de Planeadores y llevados a las instalaciones del mismo (hangar club Urdinarraín).

1.12.3 El impacto se produce sobre el montículo anteriormente mencionado, tocando primero con su ala izquierda, allí comienza un trompo donde se parte su fuselaje y se generan los daños de mayor consideración.

1.13 Información Médica y Patológica

Se consultará con el Doctor Humberto Reynoso (Asesor Médico).

1.14 Incendio

No hubo incendio.

1.15 Supervivencia

El piloto abandono el planeador por sus propios medios.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Se realizó una inspección de la aeronave en el hangar del Club de Planeadores Urdinarrain en donde se revisaron las barras de comandos, las cuales, pese al daño estructural que la aeronave sufrió, no se encontraron trabadas ni cortadas en su recorrido, antes del impacto con el terreno. Se verificó el funcionamiento de los frenos aerodinámicos y el tren de aterrizaje sin encontrar novedades.

1.16.2 Se verificaron en la aeronave los daños sufridos en el accidente documentándose los mismos mediante tomas fotográficas.

1.16.3 La aeronave no presentó novedades en su documentación técnica: presentó Certificado de Aeronavegabilidad, Certificado de Matrícula, formulario 337 y Manual de Vuelo vigentes.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es de propiedad del Club de Planeadores de Urdinarrain.

1.18 Información adicional

Por el momento no se formulan.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

Se aplicaron las de rutina.

2 HIPÓTESIS INICIAL

2.1 Factor Humano

De lo hasta ahora investigado surge que fue el factor humano determinante en el

suceso.

La Hipótesis principal a seguir es la relacionada con una operación incorrecta.

2.2 Aspecto técnico.

De la investigación realizada, al momento, se puede deducir que no hubo fallas de origen técnico que influyera en dicho incidente.

3 TAREAS PENDIENTES

A la espera de la documentación de rutina.

Analizar y relevar toda la información obtenida.

Realización del Proyecto de Informe Final con la documentación pendiente.

Asesor Médico (asesoría).

BUENOS AIRES, 13 de Noviembre de 2014.

Investigador operativo
Bosch Jorge

Investigador técnico
Palacios Rubén

Auxiliar de Investigador técnico
Subia Regina