

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

| | |
|--------------|---|
| Fecha y hora | Viernes, 27 de agosto de 2004; 19:00 h |
| Lugar | Puerto de Cotefablo (Huesca) |

AERONAVE

| | |
|---------------|-----------------------------------|
| Matrícula | D-KIYL |
| Tipo y modelo | DG FLUGZEUGBAU GMBH DG 800 |
| Explotador | Privado |

Motores

| | |
|---------------|-------------------------|
| Tipo y modelo | OEHLER SOLO 2625 |
| Número | 1 |

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

| | |
|---------------------------|-------------------------|
| Edad | 62 años |
| Licencia | Piloto de velero |
| Total horas de vuelo | 2.100 h |
| Horas de vuelo en el tipo | 1.300 h |

LESIONES

| | Muertos | Graves | Leves/ilesos |
|----------------|---------|--------|--------------|
| Tripulación | | | 1 |
| Pasajeros | | | |
| Otras personas | | | |

DAÑOS

| | |
|-------------|------------------|
| Aeronave | Destruida |
| Otros daños | Ninguno |

DATOS DEL VUELO

| | |
|-------------------|--|
| Tipo de operación | Aviación general – No comercial – Privado |
| Fase del vuelo | Maniobrando en ladera |

INFORME

| | |
|---------------------|----------------------------|
| Fecha de aprobación | 27 de julio de 2005 |
|---------------------|----------------------------|

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Descripción del suceso

El motovelero de matrícula D-KIYL despegó del Aeródromo de Santa Cilia de Jaca (Huesca) a las 14:15 h, para participar en una prueba deportiva. Los puntos por los que discurría dicha prueba eran AISA-CASTEJÓN-ISABA-TORLA-SANTA CILIA, y comprendían un total de alrededor de 380 km de recorrido.

Una vez sobrepasado el último punto de viraje de Torla, y ya en dirección al aeródromo, cuando se encontraba a una altitud de unos 1.650 m, en la cara oeste de la montaña a la altura de Linás de Broto, el velero cayó al suelo.

La pendiente de la ladera donde se produjo el impacto era pronunciada. Esa ladera se encontraba poblada de pequeños arbustos, que contribuyeron en primer término a amortiguar el choque y posteriormente a detener el aparato en su deslizamiento ladera abajo.

Al cabo de hora y media de búsqueda con un helicóptero y un avión, se localizaron los restos y se evacuó al piloto, que resultó ileso.

1.2. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió daños importantes. El fuselaje se partió y quedó separado en dos trozos.

1.3. Información meteorológica

El piloto disponía de información meteorológica antes y durante el vuelo. Las condiciones eran buenas: luz diurna, buena visibilidad y ausencia de nubosidad y de ráfagas de viento.

1.4. Información sobre la tripulación

1.4.1. Datos sobre el personal

El piloto contaba con su correspondiente licencia en vigor, que caducaba el día 31-11-2004. Su experiencia de vuelo se extendía a 2.100 h, de las cuales 1.300 eran en el tipo.

1.4.2. Declaración del piloto

Comienza su declaración el piloto indicando que estaba participando en una prueba de la Copa Santa Cilia de Jaca. Después de haber realizado el último punto de viraje correspondiente a la localidad de Torla, y continuando con su vuelo, se encontraba en la cara oeste de la ladera de Linás de Broto a una altitud de alrededor de 1.680 m. Fue en esta zona donde, después de haber dado dos pasadas por el mismo lugar, sintió que la cola del planeador se levantaba y observó que la indicación de la velocidad caía en más de 60 km/h, para a continuación precipitarse contra el suelo. Indica que los mandos resultaron totalmente ineficaces, y que no pudo hacer nada para evitar el desenlace porque cuando se pudo dar cuenta de la situación ya estaba en el suelo. Finaliza su declaración indicando que la pendiente era muy pronunciada y que la ladera estaba poblada de pequeños arbustos que amortiguaron el golpe. Deslizó ladera abajo unos 25 m hasta que de nuevo el roce con los arbustos le detuvo.

1.5. Información sobre la aeronave

El velero de matrícula D-KIYL es un modelo DG 800 M construido en el año 2000. Contaba con el correspondiente certificado de aeronavegabilidad, en vigor hasta marzo de 2005.

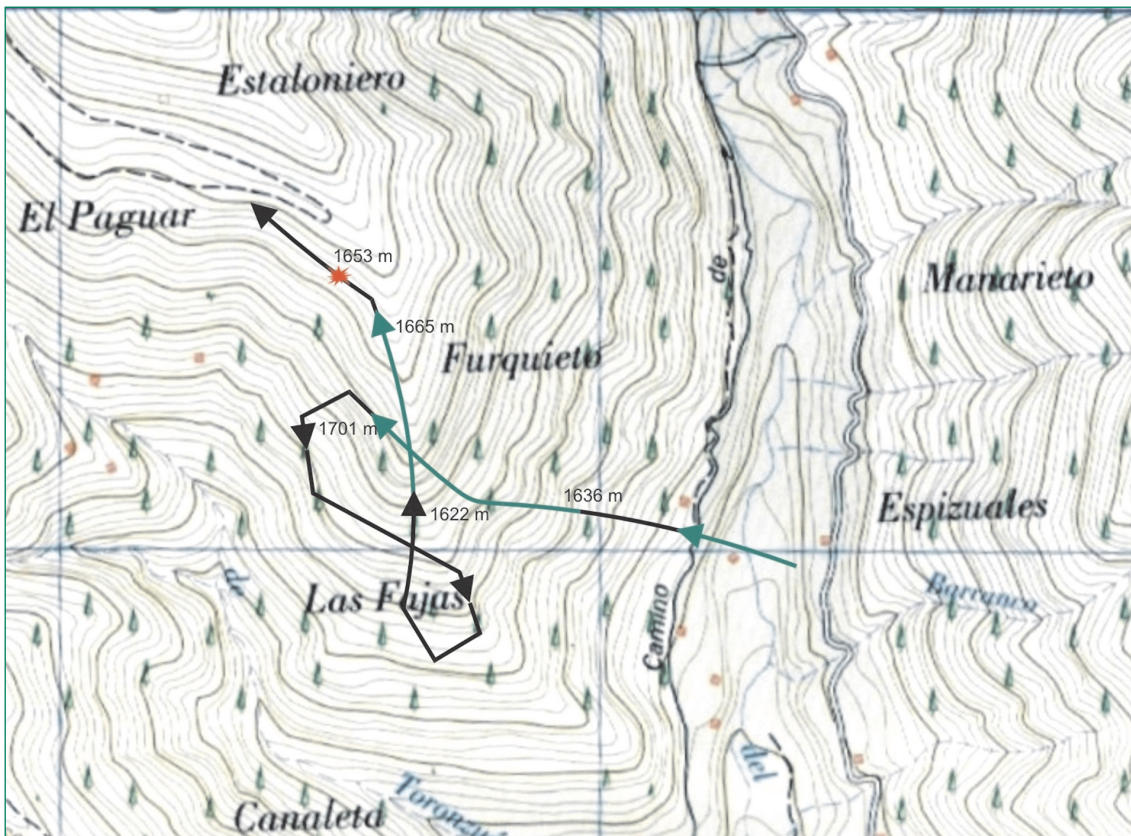


Figura 1. Detalle de la trayectoria

1.6. Ensayos e investigaciones

1.6.1. Datos del equipo registrador «logger»

De la lectura del «logger» de la aeronave se han podido extraer datos significativos del vuelo. Con ellos se puede determinar que la aeronave había realizado un «ocho» en las inmediaciones de la ladera, entre los 1.622 y los 1.701 m de altitud. En una primera pasada logró ganar altura hasta los 1.701 m, y en lo que sería la mayor parte del recorrido del «ocho» descendió hasta los 1.622 m, momento en que de nuevo ganó altura hasta los 1.665 m, para ya a partir de aquí descender durante 8 seg hasta impactar contra el suelo. Los últimos datos grabados correspondientes al punto de contacto son: altitud, 1.653 m; velocidad indicada, 82 km/h, y velocidad vertical, -3 m/s. El viento era de procedencia 266° y la velocidad de 15 km/h.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

De los datos de altitud suministrados por el «logger» y de la observación de la orografía de la zona, se puede asegurar que el velero necesitaba ganar altura para poder salvar las montañas que mediaban entre su posición y el aeródromo.

El piloto, al observar una ladera orientada al oeste, donde todavía daba el sol, intentó ganar altura realizando vuelo orográfico de ladera, pero no encontró las condiciones idóneas, ya fuera por poco calentamiento de la ladera o porque dado lo avanzado de la hora ya estuviera bajando aire frío de la montaña.

Según indica en su declaración, el piloto sintió que la cola del velero se levantaba, lo que podría indicar la presencia de una térmica, y tal y como se ha descrito, anteriormente a la caída final, hubo durante un corto período de tiempo un ascenso de la aeronave. Por otra parte, en lo que se refiere a la disminución brusca de la velocidad referida por el piloto, podría considerarse como esperable cuando se está maniobrando con un velero en vuelo de ladera, próximo al suelo y con cambios de orientación respecto al viento incidente.

En ningún momento el piloto hizo uso del motor, ya fuera para ganar altura o para evitar el impacto con el terreno. La operación de puesta en marcha del motor en la última fase del vuelo probablemente no hubiera sido aconsejable porque habría disminuido apreciablemente las prestaciones aerodinámicas del velero.

Según el piloto, no le dio tiempo a reaccionar, posiblemente por encontrarse volando muy próximo al terreno, circunstancia que es entendible para aprovechar al máximo el efecto ladera, aunque quizás un cierto afán competitivo y el exceso de confianza del piloto contribuyeron al accidente.