

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Domingo, 28 de mayo de 2006; 17:20 h local
Lugar	Aeródromo de Ocaña (Toledo)

AERONAVE

	Aeronave 1	Aeronave 2
Matrícula	D-8520	BGA 4073
Tipo y modelo	LS-1f	Duo Discus
Explotador	Privado	Privado

Motores

Tipo y modelo	N/A	N/A
Número		

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	46 años	43 años
Licencia	Piloto de velero	Piloto de velero
Total horas de vuelo	276 h	1.150 h
Horas de vuelo en el tipo	80 h	60 h

LESIONES

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

DAÑOS

Aeronave	Menores	Menores
Otros daños	Ninguno	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – No comercial – Privado
Fase del vuelo	Aproximación final

INFORME

Fecha de aprobación	30 de mayo de 2007
---------------------	---------------------------

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Descripción del suceso

El domingo 28 de mayo a las 17: 23 hora local, el velero tipo LS-1f de matrícula D-8520, se dispuso a aterrizar en la pista 11 del Aeródromo de Ocaña. Después de haber realizado el circuito correspondiente y cuando ya se encontraba establecido en final, a unos 30 m de altura y a 70-80 m de distancia del umbral, otro velero, tipo Duo Discus con matrícula BGA 4073, irrumpió en su trayectoria colisionando ligeramente con él y obligándole a realizar un aterrizaje forzoso fuera de la pista.

No hubo daños personales. El velero BGA 4073 tuvo daños menores y el velero D-8520 sufrió la retracción del tren en el aterrizaje y perdió una compuerta del mismo.

Las condiciones meteorológicas eran buenas: visibilidad de más de 10.000 m y viento de 6-7 kt de procedencia este, sureste.

1.2. Ensayos e investigaciones

1.2.1. Declaración del Jefe de Vuelos

El jefe de vuelos indicó que el incidente se produjo cuando el velero BGA 4073 irrumpió en la aproximación final del velero D-8520 que se encontraba correctamente establecido a unos 30 m de altura y a unos 70-80 m antes del umbral de la pista 11.

Aclaró que mientras que el velero D-8520 había notificado y realizado el tráfico reglamentario (viento en cola, base y final), el BGA 4073 no respetó el tráfico establecido y

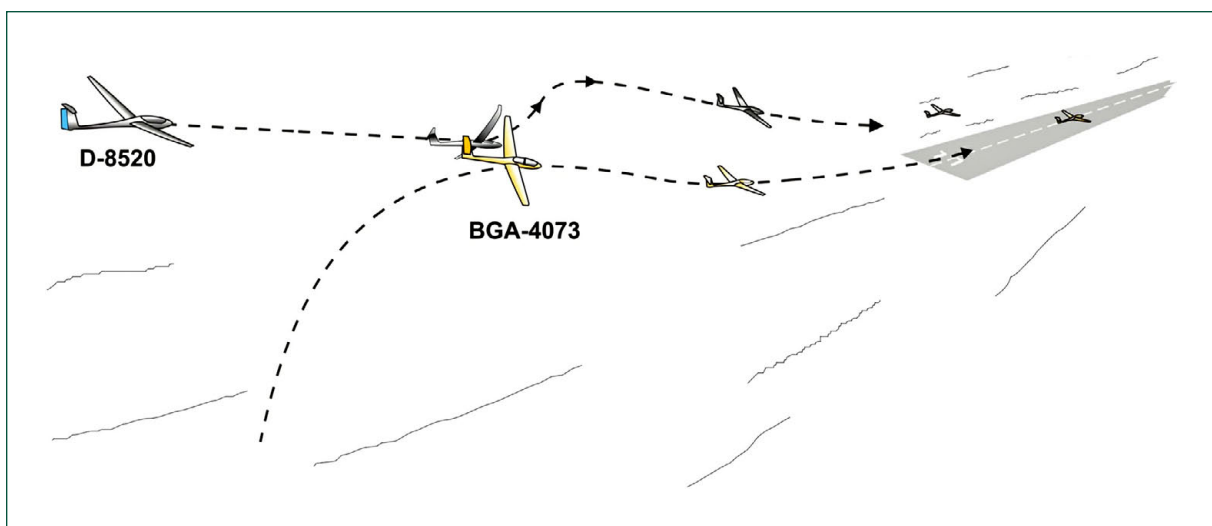


Figura 1. Croquis de situación

se incorporó directamente a final procedente de una amplia base, aún cuando había sido informado por radio, en idioma inglés, de la existencia de otro tráfico en final.

Por último, añadió que el piloto del BGA 4073 le indicó que no había visto al otro planeador y le confirmó su conocimiento de los procedimientos locales del aeródromo.

1.2.2. *Declaración del piloto del velero con matrícula D-8520*

En su declaración el piloto manifestó, que después de notificar por radio y realizar el viento en cola para la pista 11, realizó amplia base para dar más tiempo al tráfico precedente. A continuación entró en larga final, comunicándolo por radio. A unos 80 m del umbral y a 30 m de altura, pudo ver, por su lateral derecho, un velero blanco, inclinado unos 45° hacia la derecha, en rumbo de colisión. Realizó una maniobra evasiva, alabeando unos 50° a la izquierda, a la vez que oía un ligero golpe. A continuación niveló y aterrizó en el campo que tenía debajo.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

El velero de matrícula D-8520 se encontraba correctamente situado en final, después de haber realizado el circuito según procedimiento, y haber notificado en todo momento su posición e intenciones.

El velero BGA 4073 se incorporó directamente a final sin haberlo notificado y sin realizar el circuito completo.

Por tanto la causa del incidente fue el encuentro en el aire de las trayectorias de los dos aviones, motivado por la no observación, por parte del BGA 4073, de los procedimientos locales del aeródromo, que contemplan, además de la notificación de posición e intenciones, la realización correcta del circuito, diferenciando sus diversos tramos de viento en cola, base y final.