

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Martes, 29 de mayo de 2007; 17:00 h UTC
Lugar	Herencia (Ciudad Real)

AERONAVE

Matrícula	BGA 4843
Tipo y modelo	Planeador SCHEMPP HIRTH DISCUS 2A
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	N/A
Número	N/A

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	41 años
Licencia	Piloto de planeador
Total horas de vuelo	1.182,21 h
Horas de vuelo en el tipo	158,45 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Menores en el viñedo

DATOS DEL VUELO

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

INFORME

Fecha de aprobación	25 de junio de 2008
---------------------	----------------------------

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Descripción del suceso

El piloto participaba en la competición OVERSEAS que se realiza en Ocaña (Toledo) anualmente. Esta competición tiene una duración de alrededor de una semana y consiste en volar una determinada ruta establecida diariamente, con varios puntos de viraje, en el menor tiempo posible. El día 29 de mayo, durante un vuelo de travesía incluido en la competición, el piloto perdió altura y ante la ausencia de térmicas, tomó la decisión de buscar un campo y aterrizar. Según la declaración del piloto, en los alrededores predominaban los viñedos y la mayoría de los campos no eran buenos para realizar la toma. Sin embargo, el campo elegido finalmente parecía apartado, con zonas de vegetación a bajo nivel. Durante el viraje hacia el tramo final al campo, el piloto observó que aquella «vegetación» era realmente un cultivo distribuido en hileras. A 30 pies aproximadamente pudo ver que se trataba de un viñedo de plantas jóvenes con tallos finos que se levantaban a unos 3 pies de altura. Con el campo contiguo (en la dirección de aterrizaje, alrededor de 360°) de similares características, sólo le quedaba la opción de aterrizar entre las vides. Antes de la recogida, el piloto observó unos postes metálicos en las que se apoyaban las vides, éstos se unían a lo largo de las filas con alambres que discurrían paralelos a la dirección del aterrizaje. Durante la toma, entre las filas, el piloto mantuvo los planos por encima de las vides y postes el mayor tiempo posible, antes de caer finalmente contra éstas. Los planos golpearon varias vides y postes de metal provocando el giro de la aeronave hacia la izquierda, deteniéndose bruscamente. El piloto resultó ileso.

La aeronave golpeó los postes metálicos resultando dañados ambos planos y la cola, hubo pérdida de grandes áreas de resina de terminación (*gelcoat*), posible delaminación y daños significativos en el borde de ataque de la cola y el fuselaje resultó dañado en varias zonas, sobre todo en la parte inferior.

En cuanto a los daños causados en el viñedo, unas 20 vides resultaron dañadas, 10 postes metálicos se doblaron y el alambre se rompió en varios tramos.

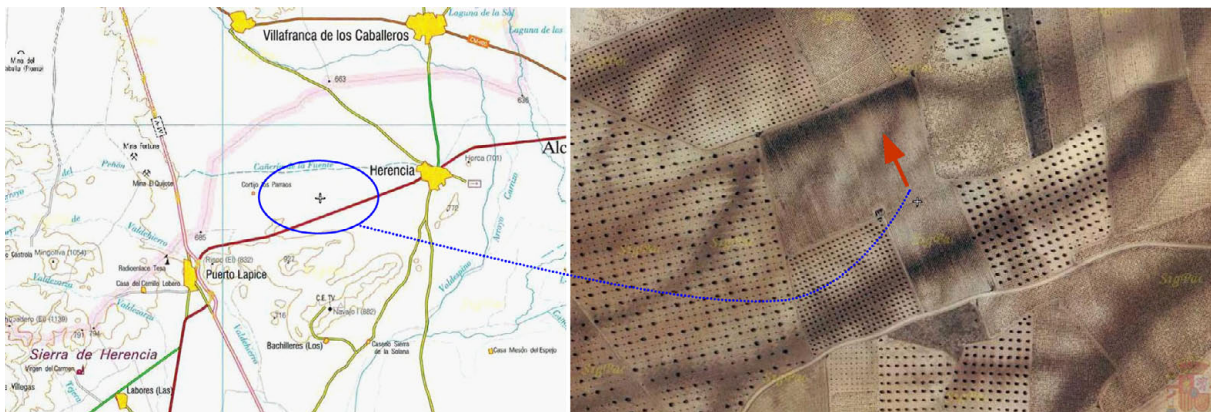


Figura 1. Lugar de la toma de BGA 4843

1.2. Información personal y de la aeronave

El piloto, de nacionalidad británica, poseía una licencia de Piloto de Planeador con 1.182,21 horas totales como piloto al mando y 158,45 horas en el tipo. Tenía experiencia en planeadores de doble mando K13, K21, ACRO y DUO y planeadores Discus, Discus 2 y ASW 24. En total el propio piloto estimaba que había realizado más de 30 aterrizajes fuera de campo. La última vez que había volado solo había sido el día anterior y la última verificación en doble mando la realizó el 24 de marzo de 2007.

1.3. Meteorología

El piloto declaró que el día del accidente la visibilidad era de más de 20 km, con nubes escasas (2/8) de cúmulos CU, sin precipitación y el viento procedente del Norte tenía una intensidad de entre 5-10 kt.

La previsión de la meteorología proporcionada por el Aeródromo de Ocaña era similar a la proporcionada por el piloto, con temperaturas previstas de entre 8° y 23°, calidades de térmica de 2m/s, con nubes de entre 1 y 2/8 de cúmulos, altura de base de nubes de 1.800 m AGL y techo de la térmica de 2.300 m AGL, con riesgo de tormentas de 0% y horas de actividad térmica entre las 13:00 y las 18:30 h. El viento en superficie de componente oeste y 4 kt y a 1.500 m MSL de componente Noroeste y de 8 kt de intensidad. La pista en servicio era la 29 (290°).

El informe meteorológico de ese día a las 17:02 h UTC en las cercanías de Ocaña (Dos Barrios) reflejó que el viento era de componente Oeste-Noroeste de 6,1 kt con rachas de 10,42 kt.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

La permanencia en vuelo de los planeadores depende tanto de la existencia como del aprovechamiento de las térmicas. Ante la ausencia de éstas los pilotos están preparados y habituados a realizar la tomas fuera de campo, por lo que siempre deben estar atentos a tener un posible campo a la vista. La participación en competición en comparación con el vuelo de placer tiene la particularidad de que los pilotos tienden a priorizar nuevos factores diferentes a los considerados habitualmente. En este caso particular, la realización de una distancia de vuelo establecida en el menor tiempo posible para conseguir la correspondiente puntuación hace que los pilotos presten menor atención en mantener los márgenes de altura utilizados habitualmente al igual que a la búsqueda continua de posibles campos para asegurar el aterrizaje en caso de necesidad. Al carácter anual de la competición se podría añadir en este caso un posible desconocimiento del terreno por parte del piloto. Los campos disponibles no eran del todo adecuados debido a su ubicación en la cercanía de los montes de Toledo,

predominando zonas de cultivo y en particular viñedos. El piloto, al perder altura eligió un campo que parecía carecer de cultivo, observando escasa vegetación y predominando los claros. Al ir descendiendo en el viraje hacia el campo fue observando que aquella escasa vegetación era en realidad un viñedo y que los campos contiguos tenían las mismas características, por lo que decidió realizar la toma entre las hileras de las vides.

El día estaba despejado con escasas nubes y con condiciones adecuadas para el vuelo a vela. El aterrizaje se realizó con el viento de cara, de componente oeste-noroeste según la información meteorológica.

Se considera que el accidente se produjo por el aterrizaje de la aeronave en un campo de viñedo que no reunía características adecuadas para tomar con seguridad. El aterrizaje se hizo necesario al deteriorarse las condiciones de vuelo, reduciéndose excesivamente la altura de vuelo por falta de corrientes térmicas de ascenso. La decisión del piloto de aterrizar en ese lugar estuvo condicionada por la ausencia de campos con buenas características en las inmediaciones.