

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Sábado, 12 de mayo de 2012; a las 17:30¹ h local
Lugar	Aeródromo de La Mancha, entre los municipios de Villa de Don Fadrique y Quero (Toledo)

AERONAVE

Matrícula	EC-GND
Tipo y modelo	GROB 102 ASTIR CS
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	N/A
Número de serie	N/A

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	44 años
Licencia	Piloto de velero
Total horas de vuelo	80 h
Horas de vuelo en el tipo	70 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Privado
Fase del vuelo	Aproximación – Circuito de tránsito – Tramo final

INFORME

Fecha de aprobación	25 de julio de 2012
---------------------	----------------------------

¹ Las horas empleadas en este informe son las locales. Para obtener la hora UTC hay que restar dos unidades a la hora local.

1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

El día 12 de mayo de 2012 el velero Grob 102 Astir CS, matrícula EC-GND, realizaba un vuelo privado con origen y destino en el aeródromo de La Mancha.

El piloto regresó al aeródromo para aterrizar, entrando en el tramo de viento en cola derecha para la pista 10. Cuando se encontraba en dicho tramo el piloto notificó que estaba muy alto y que para perder altura iba a realizar un circuito de tráfico. Cuando hubo terminado el descenso se incorporó de nuevo al circuito, y durante el viraje al tramo base estimó su posición muy baja. Ya en final, y convencido de no poder alcanzar la pista, decidió realizar una toma fuera de campo virando 90° hacia el norte hacia una tierra de cultivo próxima.

El piloto resultó ileso y la aeronave sufrió daños importantes.

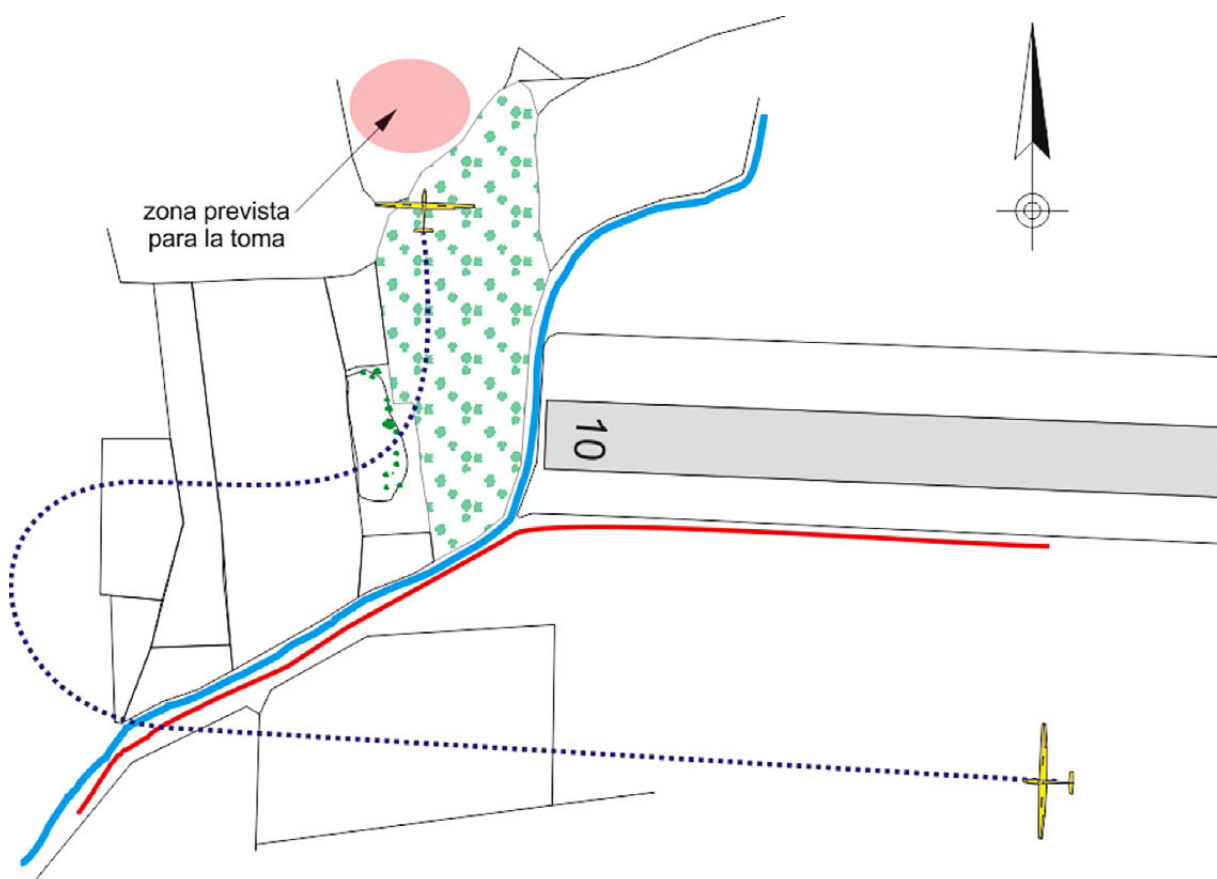


Figura 1. Trayectoria de la aeronave en circuito del aeródromo

1.2. Información personal

El piloto estaba en posesión de una licencia de piloto de planeador válida hasta el 12 de agosto de 2012 y reconocimiento médico válido hasta el 3 de marzo de 2013.

La actividad de ese día había comenzado a las 14:00 h. En los últimos 30 días el piloto había volado 4 h y en los últimos 90 días 10 h.

1.3. Información de aeronave

La aeronave disponía de un certificado de aeronavegabilidad en vigor.

El último mantenimiento fue realizado el 7 de abril de 2012, cuando el velero contaba con 1.988 h de vuelo y 2.930 vuelos. Este mantenimiento correspondía a una inspección de 500 horas o anual y fue realizada por dos Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves (TMA) de conformidad con la parte M, y de acuerdo con la revisión se consideró esta aeronave apta para el servicio.



Figura 2. Aeronave tras el impacto

1.4. Información meteorológica

Los datos meteorológicos registrados en las estaciones automáticas cercanas indican que la situación más probable en el lugar y hora del accidente fue de viento flojo, variable (entre 2 y 6 km/h), con alguna racha de hasta 13 km/h, nubosidad alta y temperatura entre 33 y 35 °C.

1.5. Información de aeródromo

El aeródromo está situado en la provincia de Toledo, entre las localidades de Villa de Don Fadrique y Quero. Sus coordenadas son 39° 33' 20" N y 003° 15' 06" W, y su elevación es de 670 m.

La pista es de tierra compacta y tiene unas dimensiones de 1.650 m de largo por 60 m de ancho. La orientación de la pista es 10-28, y todos los circuitos de tráfico se realizan al sur de la pista.

Las comunicaciones aire-aire se realizan en las frecuencias 123.50 y 123.45 MHz.

Según los procedimientos del aeródromo el punto de notificación viento en cola está a 500 m de la pista y equidistante a ambas cabeceras. La altura para este punto es de 250 m. En base la altura mínima son 150 m y en final 100 m. No están permitidos en circuito los virajes por debajo de 150 m salvo para base o final.

En las proximidades de la cabecera de la pista 10 hay un retamar que tiene una altura de unos 3 m y entre el retamar y la pista hay una acequia de unos dos metros de profundidad.

1.6. Declaración de testigos

Un testigo cualificado, que también es piloto de velero, afirmó que vio al velero entrar en circuito de tráfico y dar una vuelta para perder altura porque iba muy alto. No volvió a ver a la aeronave hasta que estuvo establecida en el tramo base. Una vez que el velero estuvo en el tramo de final, a más de 200 m de la cabecera de la pista 10, vio como cambió su rumbo a la izquierda. Apreció que el velero iba bajo, pero según su opinión podría haber alcanzado la cabecera de la pista 10. Después de la toma calculó que el velero quedó detenido a unos 100 m de la pista

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Las condiciones meteorológicas eran óptimas para el vuelo. El vuelo se desarrolló con normalidad hasta que la aeronave alcanzó el circuito del aeródromo y, en el tramo de viento en cola, el piloto consideró que se encontraba bastante alto por lo que decidió realizar otro circuito para perder altura.

Al finalizar el segundo circuito de tráfico, el velero descendió por debajo de la altura mínima del circuito y, cuando se encontró en el tramo base, el piloto tuvo que decidir entre alcanzar la pista, con la dificultad de librar los arbustos y la acequia que discurría delante de la cabecera 10, o hacer una toma fuera de campo.

Finalmente decidió hacer una toma fuera de campo, sobre un campo de cultivo, para lo que tuvo que realizar un viraje hacia su izquierda de aproximadamente 90°. La pérdida de altura como consecuencia del viraje le impidió alcanzar la zona inicialmente elegida y tuvo que aterrizar en la zona cubierta de retamas que sobrevolaba.

Se considera que aunque la decisión de hacer una toma fuera de campo pudo ser más conservadora que la de intentar librar los obstáculos de la cabecera, la errónea estimación de la pérdida de altura sufrida durante el segundo tráfico más la que se produjo en el último viraje, probablemente por la falta de experiencia, le hizo imposible salvar la situación sobrevenida.