

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Martes, 10 de septiembre de 2002; 17:30 horas
Lugar	Inmediaciones pico Lecherines, T. M. Aisa (Huesca)

AERONAVE

Matrícula	D-6175
Tipo y modelo	ROLLADEN SCHNEIDER LS-6

Motores

Tipo y modelo	No aplicable
Número	0

TRIPULACIÓN**Piloto al mando**

Edad	61 años
Licencia	Piloto velero
Total horas de vuelo	1.000 horas
Horas de vuelo en el tipo	400 horas

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	Velero – Maniobrando – Vuelo en ladera

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del suceso

La aeronave se encontraba volando en la zona del pico Lecherines cuando impactó contra el terreno en una ladera de montaña orientada en dirección Este-Sureste. El punto está situado a unos 2.250 metros de altura.

1.2. Lesiones a personas

El piloto sufrió lesiones graves en ambas piernas, principalmente la derecha, columna vertebral, costillas y pulmones.

1.3. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave quedó completamente destruida.

1.4. Otros daños

No se produjeron daños a terceros dignos de mención

1.5. Información sobre la tripulación

El piloto contaba con una licencia en vigor expedida el día 4 de junio de 1999 y había pasado el último reconocimiento médico el día 3 de junio de 2002. La validez del reconocimiento médico era hasta el día 30 de junio de 2003.

Contaba con una experiencia de vuelo de aproximadamente 1.000 horas, de ellas unas 400 en el tipo.

1.6. Información sobre la aeronave

La aeronave contaba con un certificado de aeronavegabilidad en vigor y había tenido la última revisión anual correspondiente el día 25 de febrero de 2002.

1.7. Información meteorológica

Las condiciones meteorológicas eran de visibilidad mayor de 10 kilómetros, sin nubosidad, sin ráfagas de viento y con una temperatura de aproximadamente 8 grados centígrados.

1.8. Comunicaciones

La aeronave mantenía contacto por radio con otra aeronave cada 15 minutos. Al pasar uno de esos intervalos de 15 minutos, la otra aeronave intentó contactar por radio con la accidentada. Al no conseguirlo se puso a la escucha en la frecuencia de 121.5 megahercios. En esta frecuencia detectó la señal emitida por la baliza de la aeronave accidentada y lo comunicó al aeródromo en el que ambas tenían la base.

1.9. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

Los restos de la aeronave quedaron agrupados (foto 1), excepto los bordes marginales (partes de unos dos metros de envergadura) de las alas que se encontraban separados de los restos principales. El extremo del ala izquierdo, de unos dos metros de envergadura, se localizó a unos 50 metros de los restos principales, antes que éstos según la dirección que había seguido la aeronave en los últimos instantes y a la izquierda. Estaba prácticamente intacto. El extremo del ala derecho se encontró a unos 10 metros de los restos principales, antes que éstos y a la derecha, según la dirección y sentido del movimiento de la aeronave. Estaba algo más dañado y se encontraba junto a una marca en el suelo que correspondía probablemente a su primer impacto contra el terreno (figura 1).



Foto 1. Restos de la aeronave

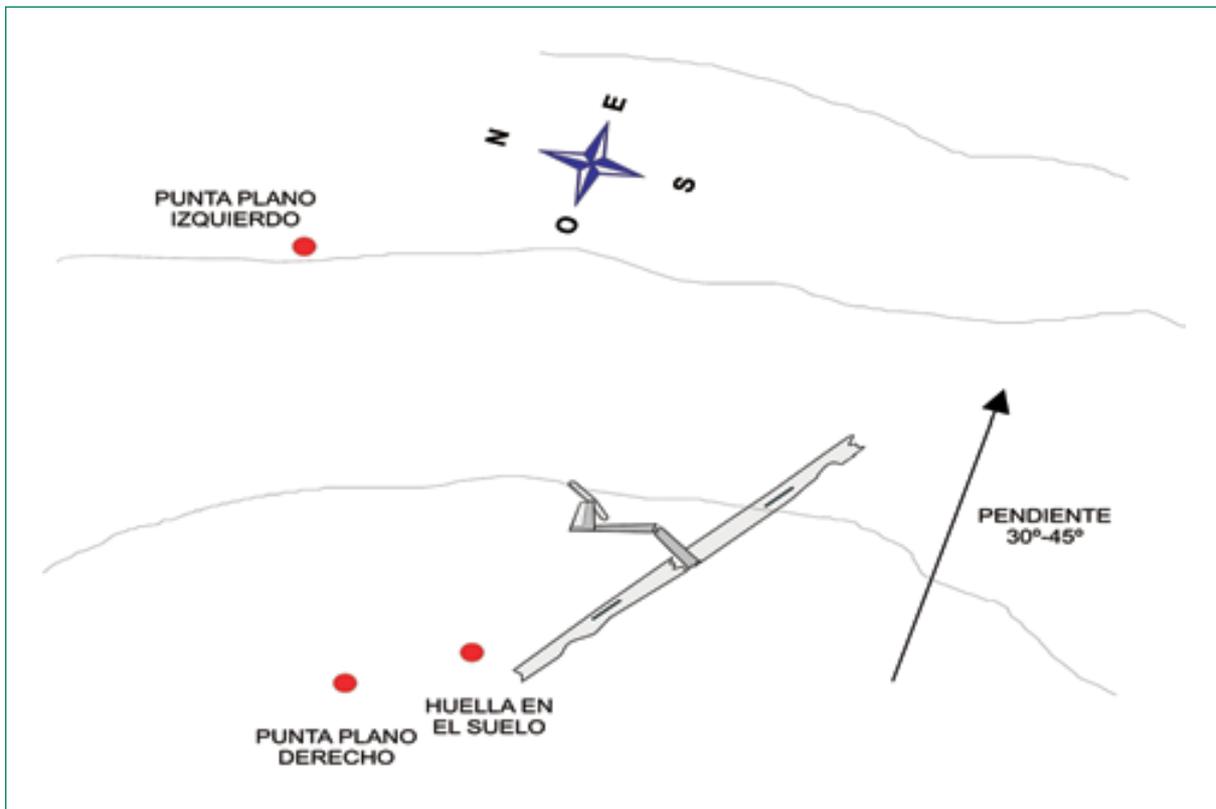


Figura 1. Distribución de los restos

1.10. Supervivencia

En cuanto se recibió en el aeródromo la llamada de la aeronave que acompañaba a la accidentada, se inició la búsqueda inmediatamente, siendo encontrada la aeronave accidentada y atendido el piloto, en aproximadamente 30-45 minutos. El piloto fue trasladado a un hospital de Huesca.

1.11. Ensayos e investigaciones

1.11.1. Orografía de la zona de impacto

La zona en la que impactó la aeronave es la parte alta de una ladera que presenta una inclinación entre 30 y 45 grados aproximadamente y se halla orientada básicamente hacia el Este-Sureste. El punto de impacto estaba situado en el inicio de una especie de falso llano situado a continuación de la coronación de la ladera. Este falso llano tenía una anchura de entre 300 y 500 metros y una pendiente bastante suave. Tras este llano la montaña volvía a ascender, pero ya de una forma muy abrupta, casi en vertical.

1.11.2. *Datos del equipo registrador «logger»*

Se recuperó un «logger» de la aeronave siniestrada y se pudieron extraer algunos datos sobre el vuelo. Con ellos se puede establecer que la aeronave se encontraba realizando «ochos» en las inmediaciones de la ladera con una altitud comprendida entre los 2.100 y los 2.300 metros (los datos barométricos y GPS difieren ligeramente pero son plenamente coherentes). Los últimos datos grabados (que corresponden prácticamente a la posición del impacto) son de una altitud de 2.200 metros, una velocidad indicada de 115 km/h y una velocidad vertical de 0,5 m/seg.

1.11.3. *Declaración del piloto*

No se dispone de una declaración formal del piloto, pero de los comentarios recogidos por familiares próximos algunos meses después del accidente, se desprende que no se percató de que se aproximaba al terreno peligrosamente, aunque no recuerda lo sucedido con claridad.

2. ANÁLISIS

De los datos disponibles se pueden derivar las siguientes consideraciones:

- En la inspección de los restos de la aeronave no se encontró indicio de fallo mecánico que pudiera originar el accidente.
- El aspecto y distribución de los restos de la aeronave indican que la misma impactó contra el terreno en una actitud de vuelo bastante nivelada y prácticamente horizontal. El punto que contactó primero con el suelo fue el borde marginal derecho. Esto ocasionó un giro de la aeronave hacia ese mismo lado, por lo que a continuación contactaron con el terreno el morro y el resto de la aeronave. El borde marginal izquierdo se desprendió probablemente en ese momento, y debido a su poco peso y gran superficie fue movido por el viento ladera abajo.
- Los significativos cambios de pendiente que experimenta el terreno en las inmediaciones del lugar del impacto hacen más probable que se produzcan perturbaciones en el régimen de la corriente ascendente de aire que ocasionalmente discurre paralela a la ladera. Esas variaciones de pendientes pueden ocasionar turbulencias en la corriente y cambios en la velocidad de la misma. Además, los cambios de pendiente pueden influir en la apreciación que hace el piloto de la posición de la aeronave respecto al suelo.
- Puesto que el piloto no recordaba detalles de los últimos instantes del vuelo, no se puede determinar si ya había dejado de realizar «ochos» en la ladera, típicos del vuelo orográfico, y se disponía a volar en círculo para aprovechar alguna ascendencia térmica detectada. En todo caso, esta ascendencia térmica no fue de las características apropiadas para mantener la aeronave a suficiente altura.

3. CONCLUSIONES

De todo lo anterior se sigue que la causa más probable del accidente fue la apreciación errónea por parte del piloto de la altura sobre el terreno que mantenía la aeronave en el desarrollo de un vuelo orográfico de ladera. La pendiente suave de la ladera y los cambios en dicha pendiente pudieron inducir en el piloto una ilusión visual con una falsa percepción de la distancia al suelo.