



CIRCULAR 06/2019 - Resumen informe Técnico ULM A-003/2018

RESUMEN DEL INFORME TÉCNICO ULM A-003/2018 DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

INTRODUCCIÓN

El presente documento recoge un resumen del Informe Técnico referido en el título, a los meros efectos de la mejor divulgación de sus conclusiones y recomendaciones entre la comunidad de pilotos de aeronaves ultraligeras, y con el exclusivo objeto de contribuir al progreso en el conocimiento de los procedimientos, prácticas y obligaciones en materia de seguridad. En el mismo sentido que se expresa el propio Informe, el presente documento debe considerarse de carácter exclusivamente técnico y con el único fin de prevenir futuros accidentes e incidentes de aviación mediante la divulgación de las recomendaciones que se recogen en aquel, para evitar su repetición. En ningún caso se extraen en el presente documento conclusiones ajenas a las reflejadas en el Informe, ni se determina culpa ni responsabilidad alguna.

El presente documento recoge, en su mayor parte de forma literal, el texto publicado en el Informe Técnico original. Si en algún caso se ha considerado necesario introducir notas, aclaraciones o comentarios adicionales al texto del Informe, se reseña explícitamente que dichos comentarios no forman parte de aquel.

El texto íntegro del Informe Técnico puede consultarse en:

https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/ulm_2018_003_a.pdf

RESUMEN DEL SUceso

El viernes 19 de enero de 2018, una aeronave ultraligera Zodiac 601 XL estaba realizando un vuelo de travesía entre dos aeródromos distanciados aproximadamente 365 km. A bordo iban dos personas. Sobre las 9:30 h, cuando sobrevolaba por encima de una zona montañosa del parque natural de la Tinensa de Benifassà, se adentró en un valle muy angosto y escarpado. Al intentar ganar altura volando por encima de una ladera con mucha pendiente, colisionó contra el terreno y posteriormente se incendió. El piloto falleció y el pasajero resultó herido de gravedad.



La investigación determinó que la causa del accidente fue la entrada en pérdida de la aeronave, cuando intentaba ascender sobrevolando una pendiente muy elevada en una zona montañosa, con unas condiciones de viento que dificultaban la maniobra. Un posible factor contribuyente fue la incorrecta planificación del vuelo.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1.- Aunque no se pudo encontrar el GPS en el lugar del accidente debido al incendio que calcinó la cabina, por la información proporcionada por el pasajero se puede dar por hecho que, efectivamente, el vuelo se estaba desarrollando siguiendo la ruta marcada por ese aparato. Se puede constatar, además, que el lugar en que se produjo el accidente está en la trayectoria en línea recta entre los aeródromos de partida y de destino, hecho que corrobora esta conclusión.

Es muy importante recalcar que el vuelo visual se debe realizar tomando continuamente referencias visuales que sirvan para contrastarlas con una carta aeronáutica, en la que previamente se haya trazado la ruta a seguir y se hayan marcado los distintos puntos intermedios, las altitudes, los rumbos y el tiempo de vuelo entre cada tramo.

Navegar directamente entre dos lugares siguiendo la ruta marcada por un dispositivo GPS no es la manera correcta de planificar un vuelo VFR, ni de realizarlo. Por el contrario, esta forma de actuar induce a volar por encima de lugares que entrañen cierto riesgo, como pueden ser las zonas de montaña en las que las condiciones meteorológicas influyen de manera determinante en el comportamiento de la aeronave y en las que hay poco margen de altura.

2.- Se recomienda concienciar a la comunidad de pilotos de los problemas que genera la confianza exclusiva o excesiva en los dispositivos GPS.

En relación con el uso de dispositivos GPS en vuelos VFR, la Agencia Europea de Seguridad Aérea tiene editado un tríptico explicando el peligro que conlleva su uso inadecuado, con el título "USO SEGURO DE LOS DISPOSITIVOS DE NAVEGACIÓN AVANZADA", y al cual se puede acceder en la siguiente dirección:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/media/4629210/ga07-uso-seguro-de-latecnologia-de-navegacion-avanzada.pdf>



CIRCULAR 06/2019 - Resum informe Tècnic ULM A-003/2018

RESUM DE L'INFORME TÈCNIC ULM A-003/2018 DE LA COMISSION D'INVESTIGACIÓ D'ACCIDENTS I INCIDENTS D'AVIACIÓ CIVIL

INTRODUCCIÓ

El present document recull un resum de l'Informe Tècnic referit en el títol, als mers efectes de la millor divulgació de les seues conclusions i recomanacions entre la comunitat de pilots d'aeronaus ultralleugeres, i amb l'exclusiu objecte de contribuir al progrés en el coneixement dels procediments, pràctiques i obligacions en matèria de seguretat. En el mateix sentit que s'expressa el mateix informe, el present document s'ha de considerar de caràcter exclusivament tècnic i amb l'única finalitat de previndre futurs accidents i incidents d'aviació mitjançant la divulgació de les recomanacions que es recullen en aquell, per evitar la seu repetició. En cap cas s'estreuen en el present document conclusions alienes a les reflectides en l'Informe, ni es determina culpa ni cap responsabilitat.

El present document recull, en la seu major part de forma literal, el text publicat en l'Informe Tècnic original. Si en algun cas s'ha considerat necessari introduir notes, aclariments o comentaris addicionals al text de l'Informe, es ressenya explícitament que aquests comentaris no formen part d'aquell.

El text íntegre de l'Informe Tècnic es pot consultar a:

https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/ulm_2018_003_a.pdf

RESUM DEL SUCCÉS

El divendres 19 de gener de 2018, una aeronau ultralleugera Zodiac 601 XL estava realitzant un vol de travessia entre dos aeròdroms distanciats aproximadament 365 km. A bord hi anaven dues persones. Sobre les 9:30 h, quan sobrevolava per damunt d'una zona muntanyosa del parc natural de la Tinensa de Benifassà, es va endinsar en una vall molt estret i escarpat. A l'intentar guanyar alçada volant per damunt d'un vessant amb molta pendent, va topar contra el terreny i posteriorment es va incendiar. El pilot va morir i el passatger va resultar ferit de gravetat.



La investigació va determinar que la causa de l'accident va ser l'entrada en pèrdua de l'aeronau, quan intentava pujar sobrevolant un pendent molt elevada en una zona muntanyosa, amb unes condicions de vent que dificultaven la maniobra. Un possible factor contribuent va ser la incorrecta planificació del vol.

CONCLUSIONS I RECOMANACIONS

1.- Tot i que no es va poder trobar el GPS al lloc de l'accident, a causa de l'incendi que va cremar la cabina, per la informació proporcionada pel passatger es pot donar per fet que, efectivament, el vol s'estava desenvolupant seguint la ruta marcada per aquest aparell. Es pot constatar, a més, que el lloc en què es va produir l'accident està en la trajectòria en línia recta entre els aeròdroms de partida i de destinació, fet que corrobora aquesta conclusió.

És molt important recalcar que el vol visual s'ha de realitzar prenent contínuament referències visuals que serveixen per contrastar-les amb una carta aeronàutica, en la que prèviament s'haja traçat la ruta a seguir i s'hagen marcat els diferents punts intermedis, les altituds, els rumbos i el temps de vol entre cada tram.

Navegar directament entre dos llocs seguint la ruta marcada per un dispositiu GPS no és la manera correcta de planificar un vol VFR, ni de realitzar-lo. Per contra, aquesta forma d'actuar induceix a volar per damunt de llocs que comporten cert risc, com poden ser les zones de muntanya en què les condicions meteorològiques influeixen de manera determinant en el comportament de l'aeronau i en què hi ha poc marge d'altura.

2.- Es recomana conscienciar la comunitat de pilots dels problemes que genera la confiança exclusiva o excessiva en els dispositius GPS.

En relació amb l'ús de dispositius GPS en vols VFR, l'Agència Europea de Seguretat Aèria té editat un tríptic explicant el perill que comporta el seu ús inadequat, amb el títol "ÚS SEGUR DELS DISPOSITIUS DE NAVEGACIÓ AVANÇADA", i al qual es pot accedir a la següent adreça:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/media/4629210/ga07-uso-seguro-de-latecnologia-de-navegacion-avanzada.pdf>