

Expte. N° 199/12

ADVERTENCIA

El presente Informe es un documento técnico que refleja la opinión de la JUNTA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL con relación a las circunstancias en que se produjo el incidente, objeto de la investigación con sus causas y con sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (Chicago/44) Ratificado por Ley 13.891 y en el Artículo 185 del CÓDIGO AERONÁUTICO (Ley 17.285), esta investigación tiene un carácter estrictamente técnico, no generando las conclusiones, presunción de culpas o responsabilidades administrativas, civiles o penales sobre los hechos investigados.

La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba de tipo judicial, sino con el objetivo fundamental de prevenir futuros incidentes.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra de índole administrativa o judicial que, en relación con el incidente pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

INCIDENTE OCURRIDO EN: zona rural de Alejandra, provincia de Santa Fe

FECHA: 25 de octubre de 2012

HORA: 09:30 UTC aproximadamente

AERONAVE: Avión

MARCA: Piper

MODELO: PA-36-300

MATRÍCULA: LV-OBU

PILOTO: Licencia de Piloto Aeroaplicador de Avión

PROPIETARIO: Empresa privada.

Nota: Las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que corresponde al Huso Horario -2.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 25 de octubre de 2012 el piloto, después de realizar trabajos de

aeroaplicación sobre cultivo con la aeronave matrícula LV-OBU, emprendió su regreso a la base de operaciones en el Aeródromo San Javier.

1.1.2 Durante el retorno experimentó una baja de potencia que le impidió seguir volando normalmente, motivo por el cual decidió realizar un aterrizaje de emergencia por precaución en un terreno no preparado.

1.1.3 El piloto realizó el aterrizaje en un campo próximo a la localidad de Alejandra sin daños en la aeronave y lesiones en el piloto.

1.1.4 El incidente ocurrió de día y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

El piloto no sufrió lesiones.

1.3 Daños en la aeronave

La aeronave no tuvo daños.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto era titular de la Licencia de Aeroaplicador de Avión con habilitación para aeroaplicación diurna en monomotores terrestres hasta 5700 kg.

1.5.2 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica Clase 1, se encontraba en vigencia hasta el 30 de noviembre de 2013.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 General

Aeronave monomotor marca Piper, modelo PA-36-300, número de serie AR-36-8060007, matrícula LV-OBU, fabricada por Chincul SACAIPI.

1.6.2 Célula

Al momento del suceso tenía Certificado de Aeronavegabilidad en vigencia, categoría Restringida emitido el 1 de agosto de 2011.

1.6.3 Motor

La aeronave se encontraba equipada con un motor marca Lycoming, modelo IO-540-K1G5, número de serie L-20157-48.

1.6.4 Hélice

El motor equipaba una hélice marca Hartzell, bipala metálica de paso variable, modelo HC-C2YK-1BF/F8475R, número de serie NS178B.

1.6.5 Peso y centrado de la aeronave

No aplicable.

1.7 Información meteorológica

La meteorología no influyó en el incidente.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información sobre el aeródromo

El incidente ocurrió en un campo aledaño a Colonia Teresa ubicada al norte de la localidad de San Javier, en la provincia de Santa Fe.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

No hubo impacto ni dispersión de restos.

1.13 Información médica y patológica

No aplicable.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

Los cinturones de seguridad no se cortaron y actuaron adecuadamente protegiendo al piloto de sufrir lesiones.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 A la llegada de los investigadores, la aeronave se encontraba hangarada con sus planos desmontados. Se realizó una inspección visual de la misma no encontrándose daños en todos sus elementos.

1.16.2 Se revisó el filtro principal y filtro de unidad de control de combustible, los que se encontraban sin combustible, en buen estado y libre de obstrucciones, motivo de estar sin el mencionado líquido por haber sido desarmada para su traslado.

1.16.3 Se verificó la documentación de la aeronave encontrándose sin novedad.

1.16.4 Se procedió a verificar el filtro de combustible de la cisterna que se utiliza para aprovisionar del mismo a las aeronaves, donde se observó presencia de agua en el mismo.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era propiedad de una empresa privada y explotada por su propietario.

1.18 Información adicional

No se formulan.

1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces

Se emplearon las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 De acuerdo con lo manifestado por el piloto, el motor de la aeronave experimentó una caída de potencia durante el vuelo de crucero. Al detectar la falla, el piloto decidió realizar un aterrizaje por precaución, en un terreno no preparado.

2.1.2 El procedimiento de aproximación y aterrizaje fue llevado a cabo con normalidad. Durante el aterrizaje la aeronave no sufrió daños. Luego del aterrizaje el piloto manifestó haber detectado agua en el filtro de combustible. No pudo constatar que se haya realizado el procedimiento de drenaje de tanques previo al vuelo.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 De lo investigado, surge que se encontró agua en el filtro del tanque portátil (batán) de combustible con el que se abastecía a las aeronaves que opera la empresa propietaria de las mismas.

2.2.2 El tanque portátil a la vez es abastecido de una cisterna mayor que es donde se acopia el combustible, de esta al portátil se carga directamente sin filtrado.

2.2.3 La presencia de agua en el filtro de combustible demostró que ésta fue la causal de la disminución de la potencia del motor y por consiguiente la decisión del piloto de realizar un aterrizaje de emergencia en un campo no preparado.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El tripulante poseía la licencia habilitante para tareas de aeroaplicación.

3.1.2 El tripulante estaba con habilitación psicofísica vencida.

3.1.3 La aeronave se encontraba en condiciones de aeronavegabilidad, al momento del suceso.

3.1.4 Se encontró agua en el filtro de combustible de la aeronave y también en la cisterna utilizada para aprovisionamiento del avión.

3.1.5 La meteorología no influyó en el incidente.

3.2 Causas

Durante un vuelo de aviación general, en la fase de crucero, el motor de la aeronave experimentó una falla de potencia, por lo que el piloto decidió realizar un aterrizaje de emergencia. La pérdida de potencia se produjo debido a la presencia de agua en el combustible.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al propietario de la aeronave

4.1.1 Se recomienda tomar los recaudos necesarios para evitar la acumulación de agua en los reservorios de combustible y efectuar la carga de la aeronave con las medidas de seguridad adecuadas, cumplimentando las normas aeronáuticas vigentes.

4.1.2 Asimismo impartir la instrucción más adecuada y necesaria a los pilotos que operan su aeronave sobre la verificación y drenaje de los tanques de

combustible previo al inicio de cada vuelo a realizar de acuerdo con lo estipulado en el Manual de Vuelo de la aeronave, a efectos de contribuir con la Seguridad Operacional.

5 REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas por la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, deberán informar a la AUTORIDAD AERONÁUTICA en un plazo no mayor a sesenta (60) días hábiles, contados a partir que recibieran el Informe Final y la Resolución que lo aprueba, el cumplimiento de las acciones que hayan sido puestas a su cargo. (Disposición N° 51/02 Comando de Regiones Aéreas – 19 JUL 02 – publicada en el Boletín Oficial del 23 de julio 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)
Av. Azopardo 1405, esquina Av. Juan de Garay
(C1107ADY) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

ó a la dirección Email:

info@anac.gov.ar

BUENOS AIRES,

Investigador Operativo Gerardo BROGLIO
Investigador Técnico Carlos AGUIRRE

Director de Investigaciones

FE DE ERRATAS

INFORME FINAL EXPTE. N° 199/12

ACCIDENTE OCURRIDO EN: ZONA RURAL DE ALEJANDRA, PROVINCIA DE SANTA FE.

FECHA: 25 OCT 12

HORA: 09:30 UTC aprox.

AERONAVE: AVION

MARCA: PIPER

MODELO: PA-36-300

MATRICULA: LV-OBU

DONDE DICE: “El tripulante estaba con habilitación psicofísica vencida” en el punto 3.1.2 del Informe Final, DEBE DECIR “El tripulante contaba con la habilitación psicofísica en vigencia hasta el 30 de noviembre de 2013”.

Buenos Aires,