

CE N° 2.363.794 (FAA)

ADVERTENCIA

El presente Informe es un documento técnico que refleja la opinión de la JUNTA DE INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL con relación a las circunstancias en que se produjo el accidente, 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 accidentes.

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

INFORME FINAL

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Camino vecinal a 4.5 Km. al NE de General Roca, Prov. de RIO NEGRO.

FECHA: 14 Septiembre de 2003. HORA: 09:45 HOA

AERONAVE: Avión. MARCA: Piper.

MODELO: PA -22. MATRÍCULA: LV-HZS

PILOTO: Licencia de Piloto Privado de Avión (PPA).

PROPIETARIO: Aeroclub Allen

NOTA: Las horas se expresan en Hora Oficial Argentina (H.O.A.) que corresponde al Huso Horario -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

Aproximadamente a las 09:45 hs del 14 de septiembre de 2003, el piloto del PA-22, matrícula LV-HZS, y un acompañante, realizaban un vuelo a baja altura para el seguimiento de una competencia automovilística, cuando la aeronave impactó con la rueda del tren de nariz, sobre el techo de uno de los autos de carrera, causándole una marca con el neumático en el techo, la rotura de la antena para comunicaciones y la de un alerón deflector montado en la parte trasera del vehículo.

Luego el piloto regresó para aterrizar en el aeródromo Allen y sobre el hecho se tuvo conocimiento por la denuncia del piloto del automóvil.

El accidente ocurrió de día y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personal

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	1	1	-

1.3 Daños sufridos por la aeronave

Ninguno.

1.4 Otros daños

Automóvil : Rotura de la antena de VHF, visera deflectora de aire y abolladura en el techo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto de 56 años de edad, es titular de las Licencias de Piloto Privado de Avión y Planeador, con habilitaciones para vuelo nocturno local, remolque de planeadores y en aviones monomotores terrestres hasta 5.700 Kgs.

No registra infracciones y consta en su legajo un accidente el 25 de octubre de 1987.

1.5.2 El Certificado de Aptitud Psicofisiológica estaba vigente hasta el 07 de Mayo de 2003.

1.5.3 La experiencia de vuelo expresada en horas es la siguiente:

Total de vuelo	1.200.0
En los últimos 90 días	25.0

En los últimos 30 días	15.0
El día del accidente	1.5
En el Tipo de Avión accidentado	200.0

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1. Planeador

Es un avión de construcción metálica con recubrimiento de tela, monomotor de ala alta y tren triciclo fijo, marca Piper, modelo PA-22, fabricado en el año 1963 por Piper Aircraft Corporation (USA), número de Serie 22-9048, matrícula LV-HZS.

La aeronave está registrada ante la DNA a nombre del “Aero Club Allen”, desde el 10 de Abril de 1993.

Al momento del accidente tenía un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar, categoría Normal, emitido el 27 de noviembre de 1998, con vencimiento de su habilitación anual de aeronavegabilidad el 31 de noviembre de 2003.

1.6.2. Motor:

Está equipado con un motor marca LYCOMING, modelo O-235-C1B, N° de serie L-7813-15, de 108 HP de potencia, de inspección del tipo periódica, TG 4.604.3 hs, DUR 332.3 hs.

La última inspección anual fue realizada el 15 de noviembre de 2002 en el Aerotaller “La Pampa”.

1.6.3. Hélice

Posee una (1) hélice marca SENSENICH, modelo M76AM-246, N° de serie 15.233, de dos palas metálicas, de paso fijo, velocidad constante e inspección de tipo periódica.

1.6.4 Peso y balanceo

Pesos

Combustible (50 lts. x 0.72 Kg/lt)	68 Kg.
Piloto	70 Kg.
Pasajero:	65 Kg.
Carga útil total:	203 Kg.

Peso Máximo de Despegue: 908 Kg.

Peso Vacío:	461 Kg.
Carga útil autorizada:	447 Kg.
Diferencia	244 Kg. (en menos).

Autonomía: 02:10 hs.
Consumo horario: 21 Lt / hora.
Tipo de Combustible utilizado: 100 LL

La aeronave fue operada dentro de los límites de peso establecidos en el Manual de Vuelo del avión.

1.7 Información Meteorológica

Informe producido el día 14 de septiembre de 2003, datos proporcionados por el Servicio Meteorológico Nacional, extraídos de los registros horarios de la estación meteorológica Neuquén Aero, interpolados al lugar y hora del accidente, visto los mapas sinópticos de superficie de 12:00UTC: viento de los 090° / 08 kts, la visibilidad 15 km, sin fenómenos significativos, nubosidad: 3/8 de Stratus Cúmulus a 900 metros y 8/8 Nimbus Stratus a 1.800 metros, temperatura 7.8 ° C, temperatura de punto de rocío - 3.8° C, presión atmosférica 1022.3 hPa y la humedad relativa 44 %.

1.8 Ayudas a la navegación

La navegación se realizó con referencias visuales.

1.9 Comunicaciones

El piloto de la aeronave no mantuvo comunicación por VHF con personal del Aeropuerto General Roca durante su vuelo.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

El accidente se produjo sobre un camino vecinal ubicada a 4.5 Km. al NE del aeródromo habilitado General Roca (SAHR) perteneciente a la provincia de Río Negro, cuyas Coordenadas son: 038° 59' 00'' S, 067° 36' 00'' W , elevación: 1.400 Fts.

El lugar donde sucedió el accidente es zona con irregularidades sobre el terreno, desértico con poca vegetación.

1.11 Registradores de vuelo

Por sus características, la aeronave no posee registradores de vuelo, ni son exigibles por las reglamentaciones vigentes.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

El piloto de la aeronave, realizaba un vuelo sobre el circuito automovilístico donde se estaba efectuando una competencia deportiva, con muy poca altura con respecto al terreno. Durante uno de estos sobre vuelos, la aeronave impactó contra el techo de un automóvil de carrera con la rueda del tren de nariz y la hélice; esto se produjo en el mismo sentido en que se desarrollaba la competencia y a una distancia de 100 metros del puesto de control de verificación de la prueba.

1.13 Información médica y patológica

No se conocen antecedentes médico-patológicos que pudiesen haber influido en el piloto al momento del accidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

Los arneses y cinturones de seguridad no se cortaron y el habitáculo de la cabina no sufrió ninguna deformación.

1.16 Ensayos e investigaciones

Las declaraciones de testigos, la del acompañante en la aeronave y del propio piloto son coincidentes en que el vuelo se desarrollaba a baja altura. Se cuenta además con un video tomado durante el momento del accidente.

1.17 Información orgánica y de dirección

El LV-HZS pertenece al Aero Club Allen y había sido incorporado a esa institución desde el 10 de Abril de 1993.

1.18 Información adicional

Las personas encargadas de fiscalizar la competencia, que estaban ubicadas en un puesto de control, pudieron ver el avión a unos 100 m de distancia y a la altura del techo de los autos.

1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces

No se emplearon técnicas especiales.

2. ANALISIS

2.2 Aspecto Operativo

Por las declaraciones y la información obtenida, fue posible establecer la escasa altura a la que el piloto conducía el avión, aproximadamente entre 1.5 Mts a 20 Mts. de altura.

También es posible que el piloto haya sido sorprendido por un salto del auto, mientras transitaba un camino con irregularidades. Pero ello no hace más que ratificar la escasa altura a la que se encontraba volando.

Por lo expresado, el piloto no respetó las alturas mínimas para realizar un vuelo y puso de manifiesto una actitud negligente y temeraria; de acuerdo a lo establecido en el punto 21, inciso 1º y no mantenía una separación mínima con la superficie terrestre tal como está previsto en el punto 22, ambos del Reglamento de Vuelos.

El piloto dispone de una buena experiencia en la actividad aeronáutica y conocía los aspectos reglamentarios, según sus propia declaración.

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 La aeronave poseía Certificado de Aeronavegabilidad en vigencia.

3.1.2 El piloto tenía la aptitud, idoneidad y licencia requeridas para el vuelo como así también el Certificado de aptitud Psicofisiológica en vigencia.

3.1.3 La aeronave se encontraba sin ninguna novedad técnica antes de iniciar este vuelo.

3.1.5 El vuelo se realizó sin respetar las alturas mínimas de seguridad reglamentadas.

3.2 Causa

Durante un vuelo de observación impacto con la rueda del tren de aterrizaje de nariz contra el techo de un automóvil, debido a no respetar las alturas mínimas reglamentarias.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Al piloto de la aeronave

La experiencia acumulada en vuelo y los conceptos sobre la seguridad de las operaciones aéreas, deberían ser el fundamento para cumplir con las normas vigentes, evitar las acciones que ponen en riesgo la propia integridad física y la de terceros y/o cosas en la superficie, por lo cual se recomienda observar puntualmente los establecido en los párrafos 21, 22 y 22.1 del Reglamento de Vuelos.

4.2 Al Presidente de la Comisión Directiva del Aeroclub Allen

La prevención de accidentes de aviación debería ser una tarea de carácter permanente, por lo cual se recomienda desarrollar una campaña de prevención entre los socios que habitualmente desarrollan actividad de vuelo, haciendo énfasis en los aspectos sobre la separación con los obstáculos, las alturas mínimas y la concientización para evitar las acciones que representan potenciales factores para provocar un accidente.

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 Comisión de Prevención de Accidentes en un plazo nunca mayor a SESENTA (60) días hábiles, contados a partir que recibieran el Informe Final y la Disposición que lo aprueba, el cumplimiento de las acciones que hayan sido puestas a su cargo.

(Disposición N° 51/02 Comandante de Regiones Aéreas (19 JUL. 02) publicada en el Boletín Oficial del 23 de julio de 2002)

La mencionada información deberá ser dirigida a:
Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil
Avda. Pedro Zanni 250
2º Piso Oficina 264 – Sector Amarillo
(1104) Capital Federal

o a la dirección e-mail
buecrpc@faa.mil.ar

BUENOS AIRES, de enero de 2004

Investigador Operativo : Rocchi Alberto

Director de Investigaciones



Anexo "Correspondencia"

PLANILLA PARA ENVIO DE CORRESPONDENCIA

Expediente Nº 2.363.794 (FAA)

Nombre y apellido	Cargo	Dirección postal
Sr.JLIO CONTRERAS	Piloto al Mando	Los Perales 2.069. Confluencia . Neuquen (8.300) Prov. Neuquen.
AERO CLUB ALLEN	Comision Directiva.	Casilla de Correo 182 . Rio Negro (8328) Prov. Rio Negro.

