

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: Proximidades AD Benavídez – Partido de Tigre – provincia de Buenos Aires.

FECHA: 30 de julio de 2005

HORA: 19:30 UTC.

AERONAVE: Avión Experimental Anfibia MARCA: Corsario

MODELO: "Pajarraco"

MATRÍCULA: LV-X240

PILOTO: Piloto Privado de Avión (PPA)

PROPIETARIO: Privado

Nota: Las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC) que para el lugar del accidente corresponde a la hora huso -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 Aproximadamente a las 19:30 hs del 30 JUL 05, el avión experimental anfibia matrícula LV-X240, despegó desde la pista del aeródromo Benavídez para

realizar un vuelo recreativo .

1.1.2 Al alcanzar unos 30 m sobre el terreno , inició un viraje hacia la derecha para incorporarse al tramo inicial de la pista 33, desde donde había despegado.

1.1.3 Mientras volaba en el tramo de referencia, la aeronave hizo un giro hacia la derecha y bajando la nariz, se precipitó a tierra.

1.1.4 El accidente ocurrió de día y con buena visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Célula: Rotura de la cabina de tripulación, pedaleras destruidas; estructura tubular deformada y rota en varias partes; montantes de ala doblados. Borde de ataque del estabilizador horizontal izquierdo destruido. Rotura del cajón estructural de soporte del tren de aterrizaje .

1.3.2 Motor: Posibles daños internos por impacto de la hélice con el motor en funcionamiento.

1.3.3 Hélice: Despegada y rota.

1.3.4 Daño General: De importancia.

1.4 Otros daños

No hubieron.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto de cincuenta y cinco años de edad, es titular de la Licencia de Piloto Privado de Avión (PPA) otorgada el 01 AGO 91, con habilitaciones para vuelo visual controlado y vuelo nocturno local en monomotores terrestres hasta 5700 kg.

1.5.2 No registra antecedentes de accidentes e infracciones aeronáuticas anteriores.

1.5.3 No posee Aptitud Psicofisiológica en vigencia, la que estaba vencida el 12 AGO 01.

1.5.4 La experiencia de vuelo expresada en horas era la siguiente :

Total de vuelo:	400
En los últimos 90 días:	4
En los últimos 30 días:	2
El día del accidente:	---
En el tipo de aeronave accidentada:	---

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información General

1.6.1.1 Es un experimental anfibia fabricado en Brasil por Microleve, y armado en Argentina, en agosto de 1999 por su propietario; fue registrado como marca Corsario, modelo Pajarraco N° de Serie 001.

1.6.1.2 Está construido en fibra y tela, es de ala alta, tren de aterrizaje convencional retráctil con ruedas y quilla reforzada para acuaticar, tiene capacidad para dos plazas lado a lado.

1.6.1.3 Tiene un Certificado de Aeronavegabilidad Especial Experimental, emitido el 27 NOV 00, que se halla invalidado por una intervención no registrada ante la DNA (cambio de hélice).

1.6.1.4 El experimental se halla inscripto desde el 06 AGO 99 a nombre de un privado y su cambio de titularidad se encuentra en trámite. Se retiró el Certificado de Aeronavegabilidad luego del accidente.

1.6.1.5 El Formulario 337 fue efectuado por el propietario, el 10 DIC 04 con vencimiento el 31 DIC 05 y aprobado por la DNA.

1.6.2 Motor

Está equipado con un motor Rotax 582 2V de 65 hp, N° de serie 4172700 montado detrás de la cabina del piloto; requiere inspecciones de tipo periódico cada 100 hs/añual; posee 153 hs de TG; DUI 04:00 hs y su última inspección fue realizada a las 149 hs.

1.6.3 Hélice

La hélice es marca Ivoprop Corp. Modelo OIT SI, tripala de paso fijo, fabricada en USA sin número de identificación; construida en material compuesto; posee 01:30 hs de TG. No es la hélice registrada ante la DNA al otorgarse el Certificado de Aeronavegabilidad.

1.6.4 Peso y balanceo

1.6.4.1 Pesos

Vacío:	288 kg.
Piloto:	103 kg
Combustible (25 lts X .72):	18 kg

Total al momento del despegue: 411 kg
Máximo de Despegue (PMD): 458 kg
Diferencia: 47 kg (en menos con respecto al PMD)

Combustible utilizado: Mezcla de nafta 85 octanos con 2% de aceite 2T.

1.6.5.2 El CG de la aeronave al momento del accidente, se hallaba dentro de los parámetros permitidos.

1.7 Información meteorológica

El informe del Servicio Meteorológico Nacional, con datos extraídos de los registros horarios de la estación meteorológica del AD San Fernando interpolados a la hora y lugar del accidente y el mapa sinóptico de superficie de 18:00 UTC del 30 de julio de 2005 era: viento 270° / 08 kt; visibilidad 10 km; fenómenos significativos ninguno; nubosidad 5/8 AC 3000 m – 2/8 CS 6000 m; temperatura 24° C; temperatura punto de rocío 18° C; presión 1004.0 hPa y humedad relativa 69 %. El AD Benavidez no posee Estación Meteorológica.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

El accidente ocurrió fuera del aeródromo, a unos 150 m hacia el N de la pista 33, el terreno es pantanoso, con árboles y pajonales; las coordenadas son 34° 23' 18" S y 058° 39' 33" W; la elevación es de 3 m sobre el nivel del mar aproximadamente, y está ubicado a 35 km al NW de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

1.11 Registadores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

El experimental cayó entre árboles y pajonales en forma casi vertical; quedó recostado sobre su lado izquierdo; no hubo desprendimiento de partes o componentes antes de la caída, ni dispersión de los restos.

1.13 Información médica y patológica

El piloto sufrió politraumatismo, sin traumatismo encéfalo craneano. Se constata como única lesión fractura no expuesta de fémur izquierdo conminuta.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

El cinturón de seguridad, equipado con correa de cintura y bandolera, no se cortó y permaneció amarrado en sus anclajes. El poco peso de la aeronave y la vegetación del terreno, permitieron que el piloto no sufriera lesiones más severas.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Se efectuó el control de la cadena cinemática de los comandos de las superficies móviles y de los comandos de motor, no encontrándose novedades, ni evidencias de falla.

1.16.2 El mantenimiento es efectuado por el tenedor de la aeronave.

1.16.3 El piloto no tiene el Manual de Vuelo del experimental.

1.16.4 El 23 JUL 05 se efectuó cambio de la hélice bipala con la que fue certificada, por una tripala, con el objeto de mejorar las prestaciones de la aeronave, sin intervención de la autoridad aeronáutica competente.

1.16.5 El vuelo del accidente era el primero que realizaba el piloto en el tipo de aeronave y sin tener la adaptación previa necesaria para efectuarlo.

1.16.6 Durante el despegue y el vuelo, el piloto no utilizó toda la potencia disponible en el motor.

1.17 Información orgánica y de dirección

El LV-X240 es de propiedad privada y se lo emplea para vuelos de recreación.

1.18 Información adicional

Se obtuvieron las filmaciones del vuelo desde instantes previos al despegue hasta el accidente del experimental y su posterior rescate, que se efectuó por medio de un helicóptero que lo trasladó hasta el AD Benavidez.

1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces

No se aplicaron nuevas técnicas de investigación.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspecto operativo

2.1.1 Durante el despegue, el piloto manifestó no haber empleado toda la potencia disponible en el motor porque luego del cambio de hélice realizado, entendía que no se había efectuado la sincronización correspondiente con las RPM del motor y temía perder rendimiento.

2.1.2 El piloto desconocía el Manual de Vuelo del avión y no tenía experiencia en la operación de aeronaves similares, no habiendo hecho la adaptación previa a ésta.

2.1.3 La filmación del vuelo fue aportada por un testigo a los investigadores. Luego del despegue se observó un ascenso suave con movimientos laterales y viraje con poca inclinación para incorporarse al tramo inicial de la pista 33.

2.1.4 Luego de haberse incorporado en el tramo inicial, se observó en la filmación, que la aeronave comenzó a bajar el empenaje, adoptando una posición de “sentada”; inició un viraje hacia la derecha, y bajando la nariz se precipitó a tierra en una clara pérdida de sustentación.

2.1.5 Sin poder controlar la pérdida, el piloto optó por reducir la potencia para minimizar los efectos de la caída, que fue estimada desde menos de 30 m, aproximadamente.

2.2 Aspecto técnico

2.2.1 El mantenimiento era efectuado por el propietario.

2.2.2 El Certificado de Aeronavegabilidad era inválido al momento del accidente por haberse efectuado el cambio de hélice sin intervención del Organismo de control, de acuerdo a lo establecido en el párrafo 14 de las “Limitaciones de Operaciones para Aeronaves Experimentales Construidas por Aficionados” emitidas por la DNA.

2.2.3 La aeronave no presentó vestigios de fallas o mal funcionamiento de los sistemas, antes del accidente.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto no tenía su Aptitud Psicofisiológica en vigencia.

3.1.2 El Certificado de Aeronavegabilidad había perdido vigencia al realizarse en la aeronave modificaciones sin la intervención de la DNA.

3.1.3 Durante la operación de la aeronave, el piloto no utilizó toda la potencia disponible del motor; por desconocimiento del material en uso.

3.1.4 Desconocimiento de las capacidades de la aeronave por parte del piloto y falta de adaptación a la misma, según lo establecido en la III Parte - I Licencias, Capítulo III Licencia de Piloto Privado de Avión – Párrafo 47 de las NOCIA.

3.2 Causa

Durante un vuelo recreativo, en la fase del circuito de tránsito de aeródromo, pérdida de sustentación y precipitación a tierra debido a una inadecuada operación de la aeronave.

Factores contribuyentes

- 1) Desconocimiento de las características de vuelo del experimental.
- 2) Falta de adaptación a la aeronave .
- 3) Falta de empleo de la potencia disponible.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al piloto y tenedor de la aeronave

4.1.1 Recordar que el haber volado aeronaves de características superiores a la cual pretende volar no lo exime de lo especificado en las Reglamentaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC); Parte 61, Certificados de Idoneidad Aeronáutica (Licencias, Certificados de competencia y Habilitaciones para pilotos); Subparte K, Certificado de competencia de piloto de aeronave Ultraliviana motorizada; Párrafo 61219, Habilitaciones.

4.1.2 Asimismo debe tener en cuenta que el Libro de Vuelo tiene que ser llevado en forma actualizada, y que la vigencia de todas las habilitaciones aeronáuticas están supeditadas a la vigencia de la Habilitación Psicofisiológica; sin ésta, todas las habilitaciones que posee pierden validez.

5 REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas, por la Junta de Investigaciones de Aviación Civil, deberán informar a la Comisión de Prevención de Accidentes en un plazo no 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 JUL 02).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Comisión de Prevención de Accidente de Aviación Civil
Avda. Com. Pedro Zanni 250
2º Piso Oficina 264 – Sector Amarillo
(1104) Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

ó a la dirección E mail:
“buecrp@ faa.mil.ar“

BUENOS AIRES, de noviembre de 2005.-

Investigador Técnico

Investigador Operativo

Director de Investigaciones