

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: Al Este de la localidad de Monte Hermoso, sobre la costa del mar, provincia de Buenos Aires.

FECHA: 02 de abril de 2006

HORA: 17:00 hs UTC

AERONAVE: Avión

MARCA: Cessna

MODELO: 182 A

MATRICULA: Cancelada (ex LV-GRC)

PILOTO: Licencia de Piloto Privado de Avión.

PROPIETARIO: Privado.

NOTA: Todas las horas están expresadas en la 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 El 02 ABR 06, el piloto de la aeronave Cessna 182 A, despegó desde un campo de la Estancia Gil, ubicado en el Partido de Cnel. Dorrego, provincia de Buenos Aires, a las 16:30 hs, para realizar, según su testimonio, un vuelo de

adiestramiento.

1.1.2 Luego del despegue se dirigió hacia el Este y cuando llegó a la costa del mar, en cercanías de la localidad de Monte Hermoso, decidió realizar un aterrizaje sobre la playa.

1.1.3 Una vez que la aeronave tomó contacto con la superficie, la rueda de nariz se introdujo (“enterró”) en la arena, lo que provocó daños en el tren de aterrizaje, la hélice y el fuselaje de la aeronave.

1.1.4 El lugar donde quedó detenido el avión estaba muy próximo a la línea de la costa, por lo que el piloto decidió retirarlo para evitar que fuera alcanzado por la marea. Cuando trasladaba la aeronave sobre una plataforma para automotores, fue interceptado por la policía, a quienes les resultó sospechosa la operación que se hubo realizado.

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

1.2 Lesiones a las personas

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

1.3 Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Célula: Rotura del tren de aterrizaje de nariz, deformaciones del carenado inferior de motor y del extremo del plano izquierdo.

1.3.2 Motor: no evidenció daños.

1.3.3 Hélice: deformaciones “hacia atrás” en las tres palas.

1.3.4 Daños en general: De importancia.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre personal

1.5.1 El piloto, de veintinueve años de edad, es titular de la Licencia de Piloto Privado de Avión, con habilitaciones para aviones monomotores terrestres hasta 5.700 kg.

1.5.2 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica (Clase II) estaba en vigencia hasta el 30 MAY 06.

1.5.3 No registra antecedentes de infracciones aeronáuticas ni accidentes anteriores, en los últimos cuatro años.

1.5.4 Su experiencia de vuelo en horas, era la siguiente:

| | |
|----------------------------------|-------|
| Total: | 138.0 |
| En los últimos 90 días: | 28.0 |
| En los últimos 30 días: | 6.0 |
| El día del accidente: | 0.5 |
| En el tipo de avión accidentado: | 8.0 |

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Célula

1.6.1.1 Aeronave fabricada por Cessna Aircraft en 1958, modelo 182 A, con Número de Serie 51015. Es un monomotor de alas altas con montantes, construcción íntegramente metálica, con tren de aterrizaje triciclo fijo, y flaps de ala. Está certificado para cuatro ocupantes.

1.6.1.2 Al momento del accidente, la aeronave no poseía vigentes los Certificados de Aeronavegabilidad y Matriculación. Al cotejar la información obtenida durante la investigación con la obrante en la DNA, se verificó que se trataba de la aeronave que hubo tenido la matrícula LV-GRC, la que fue cancelada de oficio por la DNA el 25 ENE 05 (Disposición 16/05 RNA).

1.6.1.3 Durante el análisis de la documentación técnica se observó:

1.6.1.3.1 La última inspección de 1000 hs de célula se cumplimentó el 22 FEB 83, cuando la aeronave tenía 2507 hs de TG.

1.6.1.3.2 Según los registros de aeronavegabilidad continuada de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, la última inspección para rehabilitación anual se efectivizó el 05 NOV 91, cuando la aeronave tenía registradas 3093 hs de TG, en taller habilitado (DNA 1B-04). En el mismo formulario se asentó la cancelación de la matrícula, porque no se rehabilitó (anualmente) por más de cinco períodos consecutivos.

1.6.1.3.3 No se obtuvieron antecedentes de inspecciones o tareas de mantenimiento posteriores a la detallada en el párrafo anterior.

1.6.2 Motor

Estaba equipada con un motor alternativo fabricado por Teledyne Continental Motors, modelo O-470-R, con número de serie 68-102-81, de seis cilindros opuestos, refrigerado por aire, de 230 hp. Al momento del accidente tenía 3328.9 hs de TG, la última recorrida general se le efectuó el 16 AGO 05, en taller habilitado (DNA 1B-16), cuando tenía registradas 3327 hs TG.

1.6.3 Hélice

La hélice instalada era Mc Cauley Propeller, Modelo D3A36C325-A, Número de Serie 042483, tripala, paso variable, metálica, que requería inspecciones de tipo periódico. La última tarea de mantenimiento se le había efectuado el 02 SEP 05 en taller habilitado (DNA 1B-21).

1.6.4 Peso y balanceo al momento del accidente

1.6.4.1 Pesos

| | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| Vacío: | 763 kg |
| Combustible (155 lt x 0.72): | 112 kg |
| Piloto: | 83 kg |
| Total al momento del accidente: | 958 kg |
| Máximo de despegue (PMD): | 1.203 kg |
| Diferencia: | 245 kg en menos respecto al PMD. |

1.6.4.2 No pudo establecerse fehacientemente, si el piloto era el único ocupante de la aeronave cuando ésta se accidentó.

1.6.4.3 El centro de gravedad de la aeronave en el momento del accidente, se infiere, estaba dentro de la envolvente permitida en el Manual de Vuelo.

1.7 Información meteorológica

El informe del Servicio Meteorológico Nacional, con datos extraídos de los registros horarios y trihorarios de las estaciones meteorológicas de los Aeródromos Bahía Blanca y Tres Arroyos e interpolados al lugar y hora del accidente, y habiéndose analizado los mapas sinópticos de superficie de 18:00 y 21:00 UTC, era: viento 020/05 kt, visibilidad 10 km, fenómenos significativos ninguno, nubosidad 2/8 CU 1200 m – 1/8 CI 6000 m, temperatura 29° C, temperatura punto de rocío 9° C, presión atmosférica 1017.5 hPa y la humedad relativa 29 %.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 El accidente se produjo en zona de playa, sobre la costa del océano Atlántico, ubicada aproximadamente a 25 km de la localidad de Monte Hermoso, en la provincia de Buenos Aires. Las coordenadas del lugar son 38° 59' 35" S – 061° 04' 49" W.

1.10.2 La superficie del terreno es de arena blanda, con muchas irregularidades.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 El piloto aterrizó con rumbo aproximado 090°, en terreno de playa sobre la costa del mar; cuando la aeronave hizo contacto con la superficie, durante la carrera de aterrizaje, el tren de nariz se “enterró” en la arena. Desde el primer toque hasta que se detuvo, aproximadamente recorrió 70 m.

1.12.2 Como consecuencia del hundimiento, sufrió la rotura del tren de aterrizaje de nariz; posteriormente tocó la hélice, el capó inferior del motor y la puntera del plano izquierdo. No hubo dispersión de restos.

1.13 Información médica y patológica

No se establecieron antecedentes médico / patológicos del piloto que pudiesen estar relacionados con el accidente.

1.13 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

El piloto abandonó la aeronave por la puerta del lado izquierdo sin haber sufrido lesiones.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 A la llegada de los investigadores al lugar donde se había depositado la aeronave, luego de su traslado desde el sitio del accidente, se realizaron inspecciones al compartimiento de motor, al cableado de sistema de encendido, a las cañerías de combustible y lubricación y a los comandos del motor, sin que se hayan encontrado indicios o evidencias de fallas técnicas.

1.16.2 También se comprobó el funcionamiento de los comandos de vuelo y las superficies móviles, para verificar la continuidad y libertad de movimiento: no se encontraron novedades.

1.16.3 Durante la trayectoria de aterrizaje en la playa de arenas blandas, la aeronave rodó sobre un desnivel, hundió la rueda de nariz y se rompió, hizo contacto con las palas de la hélice en el terreno, lo que produjo deformaciones en los extremos de éstas.

1.16.4 También sufrió daños leves en el capó inferior del motor y la puntera del ala izquierda.

1.17 Información orgánica y de dirección

1.17.1 La aeronave es de propiedad privada.

1.17.2 Fue adquirida por el actual propietario en remate público, el 22 DIC 04. En el acta de posesión del bien se inscribió: "...la aeronave se entrega en el estado en que se encuentra, y con el motor Continental "incompleto".

1.17.3 Posteriormente, el propietario encargó reparaciones del motor e hizo colocar una hélice nueva; por ello, el 16 AGO 05 recibió un Formulario 337 de "Recorrida General del Motor", y otro, el 02 SET 05, de "hélice nueva".

1.18 Información adicional

1.18.1 El piloto retiró a la aeronave del lugar después del accidente, para preservarla de eventuales daños ulteriores previsibles (pleamar). No formalizó la denuncia de la ocurrencia del accidente a la Autoridad Aeronáutica. La Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil recibió una denuncia anónima del hecho.

1.18.2 Cuando la aeronave era trasladada sobre una plataforma para transporte de vehículos, fue interceptada por personal de la Policía de la Provincia de Buenos Aires, que la incautó y dispuso su custodia, por entender que hubo una operación sospechosa.

1.18.3 Según consta en las actuaciones policiales, al momento de ser detenido el vehículo que transportaba a la aeronave accidentada, verificaron que tenía adherida al fuselaje en forma precaria (con cinta adhesiva de color negro) la matrícula LV-HMT.

1.18.4 Se verificó, en base a información de la DNA, que la matrícula LV-HMT corresponde a una aeronave Cessna 210, que también fue cancelada "de oficio". Se desconoce la razón por la que el piloto y propietario de la aeronave accidentada, operó la misma con un registro apócrifo adherido al fuselaje, adulterando la real identidad.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles y eficaces

Se utilizaron las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 El piloto inició el vuelo desde un lugar no registrado ni habilitado para operación de aeronaves, y aterrizó en otro lugar que no reúne los requisitos mínimos de seguridad, en contravención con la legislación vigente (Código Aeronáuti-

co - Reglamento de Vuelo).

2.1.2 Las condiciones meteorológicas no tuvieron influencia para que se produjera el accidente.

2.1.3 Por lo expresado, es dable concluir que el accidente se produjo por falta de adhesión a las normas aeronáuticas de aplicación por parte del piloto y su inadecuada decisión de aterrizar en un lugar no apropiado para la operación de aeronaves.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 De la investigación realizada e, independientemente de la falta de los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula, el accidente no estuvo relacionado con aspectos técnicos de la aeronave.

2.2.2 La documentación verificada indica irregularidad en la gestión y mantenimiento de la aeronave por parte del propietario.

2.3 Otros aspectos

2.3.1 Es evidente que el propietario, cuando adquirió la aeronave, conocía su condición de mantenimiento, según consta en el acta de posesión. Por ello, encargó la recorrida general del motor y el cambio de hélice, según se inscribió en los Formularios 337 librados en fechas 16 AGO y 02 SET 05.

2.3.2 Por lo investigado, se infiere, el piloto adulteró a sabiendas la identidad de la aeronave de su propiedad que condujo y con la que se accidentó, y “mimetizó” la identidad de la misma con la adhesión precaria en el fuselaje de una matrícula que perteneció a una aeronave de apariencia similar.

2.3.3 No se pudo conocer con certeza, si el piloto hubo operado anteriormente a esta aeronave, en las condiciones descriptas, antes del vuelo que finalizó en accidente.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto tenía su Licencia y Habilitaciones vigentes.

3.1.2 La aeronave no estaba aeronavegable al momento del accidente.

3.1.3 El accidente no guardó relación con fallas de aspectos técnicos de la aeronave.

3.1.4 La aeronave tenía adherida a su fuselaje, en forma precaria, una matrícula apócrifa.

3.1.5 La Policía de la Provincia de Buenos Aires incautó a la aeronave ini-

cialmente, luego del accidente, cuando era trasladada en un rodado “ad hoc”, y documentó que tenía una identificación precaria adherida al fuselaje.

3.1.6 El piloto utilizó para despegar y aterrizar, lugares no habilitados ni registrados para operación de aeronaves.

3.1.7 La meteorología no tuvo influencia en la ocurrencia del accidente.

3.1.8 El piloto retiró a la aeronave desde el lugar del accidente, y argumentó que lo hizo para evitar daños ulteriores.

3.1.9 El accidente no fue denunciado en tiempo y forma.

3.2 Causa

Durante un vuelo de aviación general, en la fase de aterrizaje, hundimiento de la rueda de nariz del tren de aterrizaje en terreno blando de playa marina y posterior rotura del mismo y otros daños, por operación de la aeronave en terreno no apto para la actividad aérea.

Factor contribuyente

Falta de apego del piloto a las normas aeronáuticas y legales vigentes.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al piloto de la aeronave

Considere la necesidad de adherir y cumplir las normas aeronáuticas legales, que están orientadas a salvaguardar la seguridad de las personas y bienes y ajustar sus procedimientos, como piloto al mando, a lo establecido en los Artículos 4, 10 y 186 de la Ley 17.285 (Código Aeronáutico) y en los contenidos del Reglamento de Vuelos.

4.2 A la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad

Para conocimiento de lo establecido en la presente Disposición, a efectos de documentar, en los historiales correspondientes a la aeronave que hubo tenido el registro LV-GRC, el suceso investigado, y otros actos administrativos que correspondan.

5 REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas, por la Junta de Investigaciones de Accidentes 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 de julio de 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil
Avda. Com. Pedro Zanni 250
2º Piso Oficina 264 – Sector Amarillo
(C1104AXF) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

ó a la dirección E-mail:
buecrpc@faa.mil.ar

BUENOS AIRES, de abril de 2007.

Investigador Operativo: UNIV II Alberto ROCCHI
Investigador Técnico: SA Carlos RUIZ

Director de Investigaciones