

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: Estancia La María Inés – Río Colorado - Provincia de Río Negro.

FECHA: 18 NOV 07

HORA: 22:15

AERONAVE: Avión

MARCA: Piper

MODELO: PA – 24 - 250

MATRÍCULA: LV-HJN

PILOTO: Licencia de Piloto Privado de Avión.

PROPIETARIO: Privado.

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

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 18 NOV 07 el piloto preparó la aeronave matrícula LV-HJN para realizar un vuelo de traslado desde la Estancia La María Inés hasta el Aeroclub de Río Colorado, ambos lugares ubicados en la Provincia de Río Negro.

1.1.2 En la fase de la carrera de despegue desde una franja de tierra con una orientación 13/31 y después de recorrer una distancia de 700 mts la aeronave se desplazó a la izquierda, impactando con un montículo de tierra que se encontraba lateralmente en toda la longitud de la franja.

1.1.3 Después del impacto contra el montículo la aeronave quedó detenida en ese lugar.

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

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Célula: Daños en el intradós del ala derecha, cajón del fuselaje, piso de la cabina de pilotaje y capó inferior del motor. El tren de nariz resultó con el tubo telescópico del amortiguador doblado y los herrajes del soporte fracturado.

1.3.2 Motor: Posibles daños internos, por el impacto de las palas de la hélice con el terreno, estando el motor en marcha.

1.3.3 Hélice: Ambas ligeramente dobladas.

1.3.4 Daños en general: Leves.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto al mando de 53 años de edad, es titular de la Licencia Piloto Privado de Avión con habilitaciones para monomotores terrestres hasta 5700 kg.

1.5.2 Según el informe de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas el piloto no registra antecedentes de infracciones aeronáuticas ni accidentes anteriores.

1.5.3 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica se encontraba en vigencia hasta el 30 NOV 08.

1.5.4 Su experiencia de vuelo expresada en horas era:

Total de vuelo:	105.5
En los últimos 90 días:	23.0
En los últimos 30 días:	12.0
El día del accidente:	0.8
En el tipo de avión accidentado:	22.0

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

1.6.1.1 Aeronave tipo avión monomotor, monoplano de ala baja cantilever, cuatriplaza, de estructura de construcción metálica, tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil con ruedas.

1.6.1.2 Fue fabricado por la empresa PIPER, modelo PA-24-250, número de serie 24-2786.

1.6.2 Célula

Al momento del accidente tenía 4778.97 hs de total general (TG) y 14:00 hs desde la última inspección (DUI), el tipo de inspección que se le realizaba era progresiva.

1.6.3 Motor

1.6.3.1 Es marca Lycoming, modelo IO-540-AID5, número de serie L-4251-40, de 250 HP de potencia, inspección periódica, al momento del accidente tenía 3795.9 hs de TG, 424.9 hs DUR.

1.6.3.2 El combustible utilizado era, aeronafta 100 LL.

1.6.4 Hélice

Es marca Hartzell, modelo HC-A2XK, número de serie J-977, compuesta de dos palas, construcción metálica de paso variable y velocidad constante.

1.6.5 Peso y balanceo al momento del accidente

1.6.5.1 Pesos

Vacío:	774 kg
Piloto:	93 kg
Combustible:	180 kg
Total al momento del accidente:	1047 kg
Máximo de despegue (PMD):	1313 kg
Diferencia:	266 kg en menos respecto al PMD.

1.6.5.2 El Centro de Gravedad (CG) en el momento del accidente se encontraba dentro de los límites especificados en el Manual de Vuelo del Avión.

1.7 Información Meteorológica

El informe del Servicio Meteorológico Nacional para el lugar y hora del accidente, con datos extraídos de los registros horarios de la estación meteorológica del aeródromo Bahía Blanca y Viedma, interpolados a la hora y lugar del accidente y analizado el mapa sinóptico de superficie de 21:00 y 00:00 UTC era: viento 230/10 kt , visibilidad: 10 km , fenómenos significativos: ninguno , nubosidad: 5/8 CS, temperatura: 24° C , temperatura punto de rocío: - 0.2° C , presión: 1007.3 hPa y la humedad relativa: 21 %.

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 ocurrió en una franja de tierra, en la Estancia La María Inés ubicada en la provincia de Río Negro, la cual no había sido comunicada a la Autoridad Aeronáutica como lugar apto para la actividad aérea.

1.10.2. La mencionada franja era de tierra, tenía una orientación de 13/31 y sus dimensiones eran de 1.100 m de longitud por 23 m de ancho.

1.10.3 Las coordenadas geográficas del lugar son 40° 52' 00" S - 062° 59' 00" W y la elevación del terreno es de 105 m sobre el nivel medio del mar.

1.10.4 La franja de terreno poseía un obstáculo que se encontraba sobre la margen izquierda, en toda su longitud, esta fue dejada por las máquinas que realizaron el trabajo de preparación del terreno, dicho montículo poseía una altura de 0.50 m y sobre la trayectoria de despegue con rumbo 310° se hallaban unos obstáculos (molinos de agua y tanques).

1.10.5 El tipo de terreno era duro, de tierra, con mucho polvo suelto, debido que el trabajo de su construcción había sido realizado tres días antes del accidente.

1.11 Registadores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 La aeronave quedó a al costado izquierdo de la franja de terreno que utilizó para el despegue, a 700 m del lugar que utilizó como cabecera y a 10 m a la izquierda del montículo.

1.12.2 Luego de iniciar la carrera de despegue, el parabrisas del avión se cubrió de polvo en suspensión, la aeronave giró hacia la izquierda, impactó contra el montículo con el tren de aterrizaje delantero, el cual colapsó y se retrajo.

1.12.3 Con posterioridad, impactó la hélice contra el terreno y tocó la parte inferior del capó del motor, el piso de la cabina de pilotaje y el ala derecha contra la superficie. La aeronave quedó detenida con rumbo 230° aproximadamente.

1.12.4 No hubo dispersión de restos

1.13 Información médica y patológica

No se conoce información médico – patológica del piloto, que hubiera influido en el accidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

1.15.1 Los cinturones de seguridad y arneses del asiento del piloto no se cortaron y los anclajes al piso de la cabina resistieron el esfuerzo al que fueron sometidos.

1.15.2 El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios sin sufrir ninguna lesión.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Durante la investigación del accidente se controló el sistema de comandos de vuelo y motor por continuidad y movimiento, el sistema de encendido, magneto, arnés y bujías, no observándose ninguna particularidad.

1.16.2 Se controló la documentación de la aeronave la que determina su estado de aeronavegabilidad.

1.16.3 Al iniciar la carrera de despegue el piloto se encontró con probable visibilidad reducida sustancialmente, debido a la gran cantidad de polvo en suspensión, por la tierra suelta sobre el terreno donde estaba operando.

1.16.4 Como consecuencia de esta situación, el piloto decidió abortar el despegue, reduciendo la potencia, pero no pudo mantener el rumbo, perdiendo el

control de la aeronave, saliendo de la franja hacia la izquierda, después de haber recorrido una distancia aproximada de 700 m.

1.16.5 Impactó contra un montículo de tierra de una altura de 0.50 m , con la hélice, el tren de nariz , la proa y fuselaje de la aeronave; produciéndose daños leves.

1.16.6 La aeronave fue trasladada por el propietario, desde el lugar del accidente hasta un hangar, que se encontraba en el Aeroclub Bahía Blanca, para realizarle las reparaciones correspondientes, sin haberse informado a la Autoridad Aeronáutica.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es de propiedad privada.

1.18 Información adicional

Este accidente no fue denunciado en tiempo y forma, recibándose una denuncia anónima por vía telefónica, tres días después del accidente.

1.19 Técnicas útiles y eficaces

Se emplearon las técnicas de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 En el intento de despegue, probablemente la visibilidad fue afectada por polvo en suspensión, debido a tierra suelta en la superficie de la franja usada para el despegue, lo que determinó que el piloto perdiera la referencia exterior, no pudiendo mantener el rumbo de la carrera de despegue, abortando el mismo.

2.1.2 Como consecuencia, se pierde el control de la aeronave, desviándose hacia la izquierda, impactando contra un montículo de tierra acumulado y desplazado por máquinas niveladoras de terreno, que habían estado en tarea de preparación de la franja para la actividad aérea.

2.2 Aspectos técnicos

No hay indicios de fallas de origen técnico y de mantenimiento, que hayan intervenido en el accidente.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El lugar utilizado para el aterrizaje y despegue no había sido comunicado a la Autoridad Aeronáutica como lugar apto para la actividad aérea.

3.1.2 La franja de terreno utilizada poseía obstáculos de importancia y tierra suelta en superficie.

3.1.3 Ante la probable reducción de visibilidad, el piloto no mantuvo el rumbo en la carrera de despegue, abortando el mismo, perdiendo el control de la aeronave e impactando contra obstáculos en superficie.

3.1.4 Inadecuada planificación del vuelo.

3.1.5 El piloto no comunicó el accidente en tiempo y forma a la Autoridad Aeronáutica.

3.2 Causa

En un vuelo aviación general, durante la fase de la carrera de despegue, probable reducción de visibilidad, con pérdida del control de la aeronave e impacto contra obstáculos en superficie; debido a inadecuada planificación del vuelo.

Factor contribuyente

Operar en un lugar no apto para la actividad aérea.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al propietario de la aeronave

4.1.1 Considerar la necesidad de que la operación de su aeronave se realice conforme a las leyes y reglamentos aeronáuticos vigentes.

4.1.2 Asimismo deberá ajustarse a la reglamentación vigente, Código Aeronáutico Ley 17285 Art 186/187 y Decreto 934/70 Art 8/12/13; en cuanto a los procedimientos a seguir posterior al accidente de una aeronave.

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 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
2° Piso Oficina 264 – Sector Amarillo
(1104) Capital Federal

o a la dirección Email
buecrp@faa.mil.ar

BUENOS AIRES, de de 2009

UNIV I Alberto ROCCHI
Investigador a Cargo

Sr Rodolfo GODOY
Investigador Técnico

Director de Investigaciones