

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: El Quebrachal, km 18, Departamento Colón, provincia de Córdoba.

FECHA: 17 JUN 08

HORA: 19:50 UTC

AERONAVE: Avión

MARCA: Aeronca Champion

MODELO: 7-EC

MATRÍCULA: LV-FMW

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 al huso horario -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El piloto en horas de la tarde, decidió realizar un vuelo local de aviación general; a tal efecto configuró la aeronave Aeronca Champion, matrícula LV-FMW

e inició la carrera de despegue desde el umbral Oeste de un campo de su propiedad.

1.1.2 Según informó un testigo, el despegue fue tendido y al llegar al umbral Este realizó un ascenso brusco en forma casi vertical, se invirtió al alcanzar la parte superior y posteriormente cayó e impactó contra el terreno y se incendió.

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

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños en la aeronave

La aeronave se destruyó totalmente por el impacto y el posterior incendio.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto al mando, de 46 años de edad, poseía la Licencia de Piloto Privado de Avión con la Habilitación para “Aviones monomotores terrestres hasta 5.700 kg”.

1.5.2 De acuerdo con lo informado por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (DHA), el piloto no poseía otras Licencias ni registraba antecedentes de infracciones o accidentes anteriores; tampoco existía copia de foliado archivado en su legajo aeronáutico.

1.5.3 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica se encontraba vencido el 30 OCT 05.

1.5.4 Su experiencia de vuelo, expresada en horas, no se pudo comprobar debido a que el piloto llevaba su Libro de Vuelo en la aeronave.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

Monomotor terrestre marca Aeronca Champion, modelo 7-EC, matrícula LV-FMW, de estructura metálica totalmente entelada, biplaza en tándem, con tren de aterri-

zaje convencional, rueda de cola no retraíble, de ala alta con montantes y sin flaps. Al momento del accidente no se encontraba configurada para trabajo aéreo. La información de la identificación de componentes y actividad se extrajo del último Formulario DNA 337, emitido el 03 MAR 08.

1.6.2 Célula

Su número de serie es 518. Hasta el 03 MAR 08, poseía 2.502 hs de TG y 784 hs DUR. No se encontró la Libreta Historial de Planeador motivo por el cual no se pudo determinar el total de horas disponibles, tampoco se encontró el Certificado de Aeronavegabilidad correspondiente.

1.6.3 Motor

Marca Lycoming, modelo O-235-C2A, número de serie L-12152-15. Hasta el 03 MAR 08, poseía 1.354 hs de TG y 784 hs DUR, habilitado hasta 1.500 hs de TG. No se encontró la Libreta Historial de Motor por lo tanto no se pudo determinar el total de horas de servicio, las inspecciones realizadas ni las horas disponibles.

1.6.4 Hélice

Marca Sensenich, modelo M76AM-2-46, número de serie 23541. Hasta el 03 MAR 08, poseía 486 hs DUR. No se encontró la Libreta Historial de Hélice, por tal motivo no se pudo determinar el total de horas de servicio.

1.6.5 Peso y balanceo al momento del accidente

No se pudo establecer el Peso y Balanceo, ni la ubicación del Centro de Gravedad (CG) al momento del accidente; debido a la falta de información fidedigna.

1.7 Información Meteorológica

El informe emitido por el Servicio Meteorológico Nacional, con datos extraídos de los registros horarios de la estación meteorológica de Córdoba interpolados a la hora y lugar del accidente y analizado también los mapas sinópticos de superficie de 18:00 y 21:00 UTC indicaban: Viento: 140/5 kt , visibilidad: 10 km , fenómenos significativos: ninguno, nubosidad: ninguna, temperatura 18,8° C , temperatura punto de rocío: - 1.4° C , presión: 1012.1 hPa y humedad relativa: 25%.

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 lugar del accidente es El Quebrachal, zona rural del Departamento Colón, en la provincia de Córdoba, distante 18 km al NE de la localidad homónima. El terreno es semi blando y no presenta ondulaciones.

1.10.2 Posee una franja de terreno que usaba para la actividad de despegue y aterrizaje, de tierra y tiene aproximadamente 950 m de largo por 40 m de ancho.

1.10.3 Sus coordenadas geográficas son 31° 18' 19,2" S; 064° 03' 0,4" con una elevación de 391 m sobre el nivel medio del mar.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 El impacto fue contra el terreno, en actitud de proa abajo y con elevado ángulo de inclinación hacia la derecha.

1.12.2 La rueda derecha se enterró mientras el semi plano del mismo lado y el motor entraron en contacto con el terreno. Debido al impacto y la brusca desaceleración el semi plano izquierdo se desprendió.

1.12.3 La aeronave quedó detenida con rumbo general 040°, sin desplazamiento.

1.13 Información médica y patológica

No se pudieron establecer antecedentes médico-patológicos en el piloto que pudiesen haber influido en el accidente. Asimismo, no se pudo obtener datos de análisis toxicológicos.

1.14 Incendio

El fuego post impacto fue producto de la rotura de los tanques de ala que derramaron el combustible sobre la zona caliente del motor y este se propagó en forma instantánea a toda la aeronave.

1.15 Supervivencia

Las fuerzas intervinientes en el accidente y el fuego posterior fueron de tal magnitud que impidieron la supervivencia del piloto. Actuaron bomberos de la zona con una autobomba.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 La hélice se encontró con una de sus palas intacta y la otra rota y doblada hacia atrás.

1.16.2 Se comprobó que los cables de comando se encontraban con continuidad en toda su extensión, y que las poleas y guiñoles se encontraban en sus posiciones normales pero quemadas.

1.16.3 No se encontró la chapa identificatoria con el número de serie de la aeronave.

1.16.4 Se constató la existencia de un tanque interno para contener líquido para fumigar de aproximadamente 150 litros de capacidad.

1.16.5 Según informó el testigo, que se encontraba aproximadamente a 100 m de la franja usada para el despegue, el motor de la aeronave funcionaba normalmente durante el mismo. No obstante el carburador del motor de la aeronave no era apto para el vuelo vertical e invertido o para ejecutar maniobras de alta performance.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era propiedad del piloto accidentado y la operaba habitualmente desde el campo del cual era dueño.

1.18 Información Adicional

1.18.1 La esposa del piloto informó a los investigadores que el piloto deseaba vender la aeronave y llevaba en ésta toda la documentación necesaria para el trámite. Toda la documentación técnica de la aeronave y personal del piloto se habría destruído durante el incendio.

1.18.2 Las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) especifican en la Subparte B, Reglas generales de vuelo, Sección 91.128, Reglas generales de vuelo aplicables al tránsito de aeródromo, (c), (3) Despegue: "El despegue de aeronaves se hará rectamente utilizando normalmente el eje de pista hasta alcanzar por lo menos una altura de 500 pies sobre el terreno, excepto que para obstáculos, áreas urbanizadas, restricciones prescriptas al espacio aéreo, sea necesario efectuar viraje a baja altura. En este caso, el viraje se efectuará en forma tal que el ángulo de inclinación no sea superior a 10° hasta haber alcanzado 500 pies de altura".

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

No se emplearon técnicas especiales.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 Según informó el testigo a los investigadores, la aeronave despegó desde el umbral Oeste y luego de recorrer casi 800 m, aunque ya se encontraba en el aire, aun no tenía la altura necesaria para hacer el despeje del circuito.

2.1.2 Al llegar al umbral Este, inició un ascenso brusco casi vertical, maniobra ésta más propia de una aeronave acrobática, al alcanzar la parte superior, con escasa velocidad, entró en pérdida de sustentación, se invirtió, probablemente se detuvo el motor con posterior pérdida de control de la aeronave, precipitándose e impactando contra el terreno e incendiándose.

2.1.3 El piloto probablemente habría intentado recuperar la pérdida, pero la separación con el terreno no fue suficiente como para permitir la recuperación de la aeronave o intentar un aterrizaje forzoso.

2.1.4 En este suceso el piloto no cumplió con lo especificado en las RAAC, párrafo 91.128, (c), (3).

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 No se han encontrado elementos de juicio que permitan inferir, como causal o contribuyente al accidente, alguna falla técnica de la aeronave durante la operación.

2.2.2 La detención del motor se produjo probablemente cuando se invirtió la aeronave, debido a que el carburador de la misma no es apto para el vuelo vertical e invertido o para ejecutar maniobras de alta performance.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto poseía las licencias y habilitaciones correspondientes para el tipo de vuelo que estaba realizando.

3.1.2 El Certificado de Aptitud Psicofisiológica del piloto se encontraba vencido desde el 30 OCT 05.

3.1.3 No se pudo establecer el PMD ni la ubicación del CG debido a la inexistencia de información fidedigna.

3.1.4 Toda la documentación, del piloto y de la aeronave, se habría destruido en el incendio.

3.1.5 Luego del despegue, la aeronave realizó un ascenso brusco casi vertical, entrando en pérdida de velocidad y en pérdida de sustentación a baja altura,

invirtiéndose con probable detención del motor y posterior pérdida de control de la misma e impacto contra el terreno e incendio; debido a inadecuada aplicación de las técnicas de vuelo.

3.1.6 El motor se detuvo probablemente por no poseer un carburador apto para realizar maniobras del tipo acrobáticas, vuelo vertical e invertido.

3.1.7 El piloto no cumplimentó lo establecido en las RAAC, Subparte B, Reglas Generales de Vuelo, Sección 91.128 (c), (3).

3.1.8 La meteorología no tuvo influencia en el accidente.

3.2 Causa

Durante un vuelo local de aviación general, en la fase de despegue, ascenso brusco en forma casi vertical, con entrada en pérdida de velocidad y sustentación a baja altura, con probable detención del motor y posterior pérdida de control de la aeronave e impacto contra el terreno e incendio; debido a inadecuada aplicación de las técnicas de vuelo.

Factor Contribuyente

Incumplimiento de las Normas Aeronáuticas vigentes

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A los Operadores de Aviación General

Considerar la necesidad del cumplimiento de la normativa aeronáutica vigente; a los efectos de contribuir con la seguridad operacional, prevenir daños personales, materiales propios y de terceros que pudieran ser afectados.

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 la aprueba, el cumplimiento de las acciones que hayan sido puestas a su cargo. (Disposición N° 51/02 Comandante de Regiones Aéreas (19Jul02) publicada en el Boletín Oficial del 23 de Julio 2002).

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.

A la dirección Email:
"buecrp@faa.mil.ar "

BUENOS AIRES de de 2009.

Vcom. Juan José FERNANDEZ
Investigador a Cargo

Sr. Juan Carlos OSAN
Investigador Técnico

Director de investigaciones