

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 Rincón del Socorro, localidad Colonia Carlos Pellegrini, provincia de Corrientes.

FECHA: 16 de agosto de 2010.

HORA: 14:30 UTC aprox.

AERONAVE: Avión.

MARCA: Piper.

MODELO: PA-38-112.

MATRÍCULA: LV-OMD

PILOTO: Licencia de Piloto Privado de Avión.

PROPIETARIO: Aero Club.

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

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El día 16 de agosto de 2010, el piloto y un acompañante despegaron del aeropuerto de la ciudad de Posadas, en la provincia de Misiones, para realizar

un vuelo de aviación general, con destino final La Estancia Rincón del Socorro, en la provincia de Corrientes, con la aeronave matrícula LV-OMD,.

1.1.2 Al llegar a la pista de la Estancia realizó el circuito de tránsito y posterior aterrizaje en la pista 02. Durante la carrera del aterrizaje la aeronave comenzó a desviarse hacia la izquierda, salió de la pista e impactó contra un arbusto y quedó detenido con rumbo 270º fuera de la misma.

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

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: Ala izquierda: borde de ataque con deformaciones, puntera rota. Ala derecha: puntera rota. Fractura del extremo inferior del timón de dirección.

1.1.2 Daños en general: Leves.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre las personas

1.5.1 El Piloto al mando de 61 años de edad era titular de la Licencia de Piloto Privado de Avión y tenía habilitaciones de VFR Controlado y Monomotores terrestres hasta 5.700 kg.

1.5.2 El informe de la Dirección de Licencias al Personal de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), expresa que el piloto no tiene copia de la última foliación en su legajo archivado y no registra antecedentes de infracciones aeronáuticas y accidentes anteriores.

1.5.3 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica, Clase II, estaba vigente hasta el 30 DIC 10.

1.5.4 Su experiencia de vuelo en horas de acuerdo con lo asentado en su Libro de Vuelo hasta la fecha del accidente, era la siguiente :

Total de vuelo:	104.3
En los últimos 90 días:	4.7
En los últimos 30 días:	3.2
En el tipo de avión accidentado:	90.0

El día del accidente: 1.2

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Célula

1.6.1.1 Aeronave fabricada por Chincul SACAIFF en Argentina (bajo Licencia Piper Aircraft Co.), modelo PA-A-38-112, fabricado en 1981. Número de serie: AR-38-80A0177. Avión biplaza de construcción metálica, ala baja y tren de aterrizaje triciclo fijo con ruedas.

1.6.1.2 Al momento del accidente, presentaba una actividad de vuelo según sus libretas historiales de 2335.5 h de total general (TG). La última inspección de 100 h y especial según Formulario 337 realizada a las 2188.6 h de TG en un taller aeronáutico habilitado, el 02 de febrero de 2010.

1.6.2 Motor

1.6.2.1 La aeronave estaba equipada con un motor marca Lycoming, modelo O-235-L2C, número de serie L-21668-15, que entregaba 112 hp de potencia.

1.6.2.1 Al 02 FEB 10, presentaba una actividad de vuelo según Formulario 337 de 2199.4 h de TG y 1092.5 h desde la última recorrida general (DURG); figurando la última inspección de 100 h, según Formulario 337 realizada a las 2199.4 h de TG en un taller aeronáutico habilitado el 02 de febrero de 2010.

1.6.3 Hélice

1.6.3.1 El motor estaba equipado con una hélice marca Sensenich, modelo 72CK-056, número de serie K-3038, de paso fijo, con dos (2) palas metálicas.

1.6.3.2 Según Formulario 337 del 02 de febrero de 2010, contaba con 282.5 h DUR, sin antecedentes de TG. Habilitada por 60 meses o 2000 h.

1.6.4 Peso y balanceo al momento del accidente

1.6.4.1 En el Manual de Vuelo de la aeronave figura que el Peso Máximo de Despegue (PMD) y de Aterrizaje (PMA) era de 757.50 kg, y el peso vacío de 547,40 kg.

1.6.4.2 El cálculo de los pesos de la aeronave al momento del accidente fueron los siguientes:

Vacio:	547,40 kg
Combustible (63 l X 0.72):	44,66 kg
Piloto:	95,00 kg
Acompañante:	50,00 kg
Total al momento del accidente:	737,06 kg
Máximo de Aterrizaje (PMA):	757,50 kg
Diferencia:	20,44 en menos respecto al PMA.

1.6.4.2 La aeronave estaba dentro de los límites especificados en la Planilla de Masa y Balanceo del 13 de abril de 1992, enviada por la Dirección de Aeronavegabilidad de la ANAC, al momento del accidente.

1.7 Información Meteorológica

El Servicio Meteorológico Nacional (SMN) redactó un informe para la hora y lugar del accidente de la aeronave, en base a datos de los registros de la estación meteorológica Corrientes, Posadas, Paso de los Libres y Curuzú Cuatiá y visto también el mapa sinóptico de superficie de 12:00 UTC, que expresa: Viento: 070°/10 kt, visibilidad 10 km, fenómenos significativos ninguno, nubosidad 7/8 CS a 6000 m, temperatura 15,9 °C, temperatura punto de rocío 6,8 °C, presión 1020,7 hPa y humedad relativa 54 %.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No se produjeron.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 El accidente se produjo en el Lugar Apto Denunciado (LAD) N° 2463, Estancia Rincón del Socorro, la pista era de césped, con orientación 02/20, de 800 m X 30 m de largo y ancho respectivamente, ubicada a 30 km al oeste sur oeste de la localidad Colonia Carlos Pellegrini, provincia de Corrientes.

1.10.2 Las coordenadas geográficas del lugar son: 28° 38´ 50´´ S y 057° 27´ 00´´ W, con una elevación del terreno de 70 metros sobre el nivel medio del mar.

1.11 Registradores de vuelo

No requerido para el tipo de aeronave y operación.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

El primer impacto fue con la puntera del plano izquierdo, contra un arbusto ocasionando que modifique su trayectoria hacia ese lado. Luego incursionó en un terreno desparejo lo que produjo que impacte otro árbol. La aeronave quedó detenida fuera de la pista, con rumbo 270°, a 200 m del umbral que uso para aterrizar. No hubo dispersión de restos

1.13 Información Médica y Patológica

No hay antecedentes médico/patológico del piloto que puedan relacionarse con el accidente.

1.14 Incendio

No hubo

1.15 Supervivencia

Los arneses de sujeción del piloto y acompañante actuaron correctamente protegiéndolos de sufrir lesiones.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 A la llegada de los investigadores al lugar del accidente, se verificó la documentación del piloto y de la aeronave estando la misma sin novedad.

1.16.2 Se comprobaron los comando de vuelo y motor, por estado y accionamiento, encontrándose los mismos sin inconvenientes.

1.16.3 También se observó la cantidad de combustible en ambos tanques. Se determinó que el mismo era de uso aeronáutico tipo 100 LL y totalizaba 63 l. Asimismo, se revisó la cuba del carburador y filtros comprobándose la existencia de combustible y limpieza de los mismo, sin novedad.

1.16.4 El piloto manifestó durante la entrevista que cuando llegó a la pista de la Estancia El Socorro realizó el circuito de tránsito, se incorporó a una final larga de la pista 02 y aterrizó con full flaps. Cuando alcanzó 30 a 35 nudos se le desvió el avión hacia la izquierda, luego impactó el ala de ese lado contra un arbusto, por lo cual giró hacia la izquierda quedando detenida con rumbo 270°.

1.16.5 En el Manual de Vuelo de la aeronave especifica que el máximo viento cruzado a la pista, es de 15 nudos.

1.16.6 El Manual del Curso de Instrucción Reconocida y Registro de Vuelo para Piloto Privado de Avión, estipula como debe realizarse un aterrizaje con viento cruzado, y además, después durante la carrera de aterrizaje mantener la aeronave dentro de la pista con un adecuado uso de los comandos de vuelo.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es de propiedad privada, y el propietario no tenía normas particulares para la operación de la aeronave.

1.18 Información Adicional

1.18.1 Las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, Parte 91 expresan:

Párrafo 91.6, Requisitos para los tripulantes

(c)En los aeródromos que carezcan de oficina ARO-AIS, las atribuciones emergentes de este número competen a la autoridad actuante, que incluye en último término al propietario del aeródromo.

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se utilizaron las de rutina, no se emplearon nuevas técnicas.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 De las manifestaciones del piloto se desprende que la aeronave, después del aterrizaje, comenzó a desviarse del eje de la pista hacia la izquierda hasta impactar con el plano de ese lado contra un arbusto.

2.1.2 En el momento del aterrizaje el viento era de los 070^o/10 kt. Debido a que el piloto realizó el aterrizaje por la pista 02, la operación tenía una componente de viento cruzado de 7,5 nudos. La presencia de viento cruzado habría contribuido a que la aeronave se desplace hacia la izquierda durante el aterrizaje.

2.1.3 El piloto tendría que haber realizado las correcciones con los comandos de vuelo para contrarrestar el viento cruzado y mantener el avión dentro de la pista, de acuerdo con lo especificado en el Manual del Curso de Instrucción Reconocida y Registro de Vuelo para Piloto Privado de Avión.

2.1.4 El hecho de no realizar las correcciones necesarias en el tiempo y forma adecuada, habría producido que la aeronave impactara contra los arbustos que se encontraban fuera de la pista.

2.2 Aspectos Técnicos

2.2.1 De lo investigado no surgen evidencia de fallas de origen técnico y/o mantenimiento que hallan causado la pérdida de potencia del motor.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto disponía de la Licencia, Aptitud Psicofisiológica y estaba calificado para el vuelo que hacia de acuerdo a las reglamentaciones vigentes

3.1.2 Los registro de mantenimiento indicaron que el avión estaba mantenido de acuerdo a las reglamentaciones vigentes.

3.1.3 El peso y centro de gravedad del avión estaban dentro de los limites indicados en la planilla de masa y balanceo.

3.1.4 No se encontraron evidencias de fallas de orden técnico de mal funcio-

namiento del motor.

3.1.5 La meteorología fue factor contribuyente, afectó el aterrizaje de la aeronave por encontrarse el viento cruzado a la pista, de la derecha.

3.1.6 El piloto no realizó las correcciones necesarias para contrarrestar el viento cruzado y mantener el avión dentro de la pista.

3.2 Causa

Durante la realización de un vuelo de aviación general, en la fase de aterrizaje, se produjo la pérdida del control direccional de la aeronave, con posterior salida de pista hacia la izquierda e impactó del plano de ese lado contra un arbusto, debido a un inadecuado uso de los comandos de la aeronave.

Factores contribuyentes

- 1) Falencia en la evaluación del riesgo que constituía el viento cruzado a la pista del costado derecho.
- 2) Piloto con poca experiencia de vuelo en la aeronave.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al propietario de la aeronave

4.1.1 Considerar la conveniencia de establecer el método más adecuado para fortalecer la instrucción requerida en cuanto a la operación con viento cruzado, y los requerimientos establecidos en la currícula formal de adiestramiento de los Pilotos Privados y el Manual de Vuelo de la aeronave.

4.1.2 Asimismo, establecer recursos y medios de instrucción y evaluación adicionales, tendientes a minimizar el riesgo que constituye la operación de despegue y aterrizaje con viento cruzado, a efectos de contribuir con la Seguridad Operacional, salvaguardar los medios 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 Accidentes de Aviación Civil, deberán informar a la Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil 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 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)
Av. Azopardo 1405, esquina Av. Juan de Garay
(C 1107 ADY) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

ó a la dirección Email:
"info@anac.gov.ar"

BUENOS AIRES, de 2013.

Investigador a Cargo: SUP II Gerardo Broglio
Investigador Técnico: SM Carlos Aguirre

Director de Investigaciones