

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 sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (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: Ruta 226 Km 212, Gral. Villegas, Pcia. de Buenos Aires

Fecha: 27 de enero de 2002

Hora Local: 19:30

Aeronave: ULM Flighstar

Matrícula: S / M

Piloto: Piloto Privado de Avión 20.413

Propietario: Luis Roberto Vega

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

El piloto, el 27 de enero de 2002 despegó desde un lugar apto no denunciado a 12 km al sur de Gral. Villegas con destino a Gral. Villegas.

Al llegar a la ruta 226, cuando volaba a baja altura, entre el km 612 y 613 impactó contra cables de alta tensión que cruzaban la ruta y se precipitó a tierra, cayendo a una distancia de 40 m desde los mismos.

Producto del choque contra el suelo el piloto resultó con heridas de consideración que provocaron su muerte. El accidente ocurrió por la tarde con luz diurna.

## 1.2. Lesiones a personas

<b>Lesiones</b>	<b>Tripulación</b>	<b>Pasajeros</b>	<b>Otros</b>
Mortales	1	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ilesos	-	-	-

## 1.3. Daños sufridos a la aeronave

Célula: De importancia

Hélice: Destruida

Motor: De importancia

## 1.4. Otros daños

Corte de una línea de alta tensión.

## 1.5. Información sobre la tripulación

Piloto de 61 años de edad. Era titular de la Licencia de Piloto Privado de Avión N° 19.578 y habilitado para Aviones Monomotores Terrestres hasta 5.700 Kgs.

Certificado de Aptitud Psicofisiológica no estaba en vigencia.

Experiencia de Vuelo:

Total:

Últimos 90 días:

Últimos 30 días:

Últimos 24 horas:

En la aeronave:

Se desconoce

## 1.6. Información sobre la aeronave

Aeronave: ULM

Marca y Modelo: Flightstar Pioneer

Matricula: S/M

Serie N°: S/N

Certificado de Aeronavegabilidad:

Tren de aterrizaje: Convencional – Fijo

Motor

Marca: Kawasaki

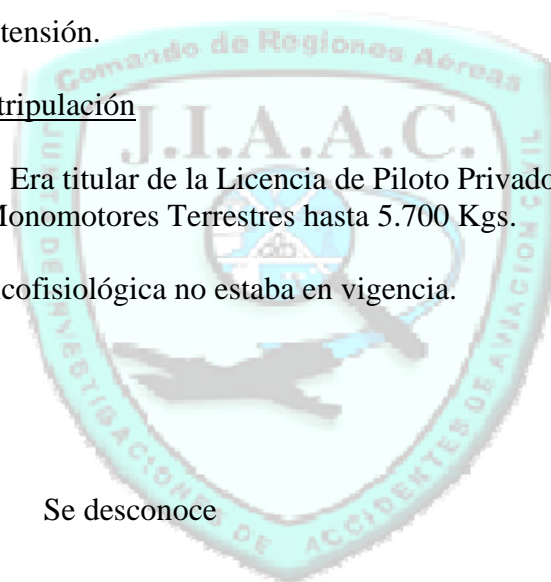
Potencia:

N° de serie: 440 – F20

TG: NIL

Hélice

Modelo: Snowline



N° de serie: 984  
TG: NIL  
DUR: NIL

#### 1.7. Información meteorológica

Informe suministrado por el Servicio Meteorológico Nacional del 4 de Marzo de 2002, elaborado sobre la base de los datos proporcionados por la Estación Meteorológica Labulaye a la hora del accidente:

Viento: Calmo.  
Visibilidad: 10 Km.  
Fenomenos Significativos: Ninguno.  
Nubosidad: Ninguna.  
Temperatura: 29.5 ° C.  
Temperatura punto de rocío: 16.7 ° C  
Presión: 1003.1 hPa.  
Humedad relativa: 46 %.

#### 1.8. Ayudas a la navegación

No aplicable.

#### 1.9. Comunicaciones

No se realizaron.

#### 1.10. Información sobre el lugar del accidente

Terreno duro, banquina de la ruta 226 entre los Km 612 y 613 Gral. Villegas – Pcia. de Buenos Aires.

#### 1.11. Registradores de vuelo

No posee.

#### 1.12. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

No hubo dispersión de restos.

#### 1.13. Información médica y patológica

El piloto fue atendido de urgencia en la Clínica Modelo de la localidad de Gral. Villegas, donde al momento de ser intervenido quirúrgicamente se produjo su deceso.

#### 1.14. Incendio

No hubo.



### 1.15. Supervivencia

El piloto quedó herido dentro de la aeronave y fue auxiliado por el servicio de ambulancias de la Clínica Modelo de Gral. Villegas, donde fue trasladado para su atención.

### 1.16. Ensayos e investigaciones

Durante la revisión técnica se pudo constatar que la aeronave sufrió daños de importancia por impacto contra el suelo. Se inspeccionó en forma visual el motor, verificándose el giro del cigüeñal y accionamiento de los accesorios. Se controló el sistema de encendido sin novedad.

### 1.17. Información Orgánica y de Dirección

La aeronave pertenecía al piloto y era utilizada para vuelos de recreación.

### 1.18. Información adicional

No se formula.

## 2. ANALISIS

El piloto había despegado desde un lugar apto no denunciado a 12 km al sur de Gral. Villegas, aproximadamente a las 19:10 hora local. Cuando sobrevolaba la ruta 26, entre los km 612 y 613, impactó una línea de alta tensión que cruzaba la ruta en dirección perpendicular a la trayectoria del vuelo. La línea tenía una altura de 12 m sobre el terreno, lo cual indica que el piloto volaba a muy baja altura. Como consecuencia del impacto con los cables, el piloto perdió el control del ULM, se precipitó a tierra e impactó con violencia con un ángulo de 15°.

Un testigo ocasional que circulaba por la ruta en un automóvil, fue quien llegó al lugar del accidente y llamó por teléfono para que acudiera una ambulancia. El piloto fue trasladado a una clínica, donde falleció, durante la intervención quirúrgica. El accidente es atribuible a volar a muy baja altura. El piloto no tenía en vigencia su aptitud psicofisiológica.

## 3. CONCLUSIONES

### 3.1 Hechos definidos

Vuelo a baja altura lo que provoca el choque con los cables de alta tensión.

El piloto no tenía su aptitud psicofisiológica vigente.

La aeronave no estaba matriculada en la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad.

La aeronave no tenía documentación.

### 3.2 Causa

Impacto contra cables de alta tensión con posterior pérdida de control de la aeronave y choque contra el terreno, durante un vuelo de traslado, al no mantener la altura mínima de seguridad reglamentaria.

#### 4. RECOMENDACIONES

Buenos Aires, de agosto de 2002

Inv. Operativo UNIV I Jose Angel PAGLIANO  
Inv. Técnico SP Rodolfo GODOY

V°B°

