

Expte. N° 338/13

ADVERTENCIA

El presente Informe es un documento técnico que refleja la opinión de la JUNTA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL con relación a las circunstancias en que se produjo el suceso, 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 e incidentes.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra de índole administrativa o judicial que, en relación con el suceso pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

INCIDENTE OCURRIDO EN: Zona Rural Laguna Larga, provincia de Córdoba

FECHA: 24 de abril de 2013

HORA: 21:50 UTC aprox.

AERONAVE: Avión

MARCA: Piper

MODELO: PA 11-C

MATRÍCULA: LV-ZCZ

PILOTO: Piloto Privado de Avión

PROPIETARIO: Propiedad de un Aeroclub

NOTA: Las horas están expresadas en 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 24 de abril de 2013, el piloto de la aeronave Piper PA 11 C, matrícula LV-ZCZ, a las 19:30 h, con un pasajero inició un vuelo de entrenamiento

(navegación) desde el AD Cnel. Olmedo (EDO) – Rio Tercero (RCR) – Villa del Rosario (VDR) – EDO.

1.1.2 A las 21:00 h aterrizó en RCR, recargó combustible y a las 21:30 h despegó hacia VDR. Luego de haber volado veinte minutos, durante el crepúsculo, aterrizó por precaución en un campo no preparado.

1.1.3 El aterrizaje por precaución ocurrió durante el día y con buenas condiciones meteorológicas.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños en la aeronave

La aeronave no tuvo daños.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal:

El piloto era titular de la Licencia de Piloto Privado de Avión, habilitado para vuelo VFR controlado; monomotores terrestres hasta 5.700 kg. Su habilitación psicofisiológica Clase II vencía el 30 de abril de 2013. Su Libro de Vuelo registraba un total de 89.8 h; en los últimos noventa días 10.6 h; en los últimos treinta días 5h y 1.9h las últimas veinticuatro horas y 34.0 h de navegación.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Aeronave marca Piper, modelo PA 11-C, N° de Serie 7908, fabricado en el año 1941, matrícula LV-ZCZ.

1.6.2 Poseía Certificado de Aeronavegabilidad Estándar, Categoría Normal, emitido el 9 de noviembre de 2012, en vigencia al momento del incidente y un Formulario DA - 337 expedido por TAR autorizado, vigente hasta noviembre de 2013.

1.6.3 Motor

Tenía instalado un motor Continental, modelo C-85-12-F, Serie N° 4097-6-12 de 85 HP de potencia. De acuerdo al Formulario 337, al momento de la inspección para su habilitación anual reglamentaria, registró 10225.3 h de Total General (TG) y 430.3 h de Última Recorrida General (DURG), quedando habilitado hasta las 1800 h DURG ó mayo de 2022.

1.6.4 Hélice

El motor tenía instalada una hélice marca Mc Cauley, modelo 1A90/CF7148, Serie N° 1924, bipala de construcción metálica, paso fijo.

1.6.5 Otros equipos

No poseía.

1.6.6 Peso y Balanceo

El peso y centrado de la aeronave, estaban dentro de los parámetros establecido en la Planilla de peso y balanceo de fecha 26 de octubre de 2012.

1.7 Información Meteorológica

No aplicable

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable

1.9 Comunicaciones

No aplicable

1.10 Información sobre el lugar del incidente

1.10.1 El aterrizaje fue realizado en un campo trillado, aledaño a la Localidad de Laguna Larga, de terreno firme, sin ondulaciones.

1.10.2 Las Coordenadas Geográficas del lugar son: 31° 46' 57,8" S - 063° 48' 28.5" W, con una Elevación de 305 m (970 ft).

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable

1.12 Información sobre la aeronave y el impacto

No hubo impacto

1.13 Información médica y patológica

No Aplicable

1.14 Incendio

No hubo

1.15 Supervivencia

Los ocupantes de la aeronave no sufrieron lesiones y abandonaron la misma por sus propios medios.

1.16 Ensayos e investigaciones

En el lugar del suceso se realizaron las siguientes comprobaciones:

- 1º) Se realizó una inspección general de la aeronave encontrándose la misma sin daños.
- 2º) En particular se constató:
 - a) La continuidad de movimiento en todas las superficies móviles de la aeronave, las que actuaron sin novedad.
 - b) Se controló el funcionamiento de ambos conjuntos de frenos instalados en las ruedas del tren principal, los que actuaron sin novedad.
 - c) Se descapotó el motor y se realizó una inspección visual general y en particular el encablado del sistema de encendido, constatándose su buen estado de mantenimiento.
 - d) Se realizó puesta en marcha y se probó su funcionamiento en distintos regímenes de motor, comprobación de magnetos y bujías de ambas series constatándose el buen funcionamiento.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es propiedad de una entidad aerodeportiva.

1.18 Información adicional

RAAC 91 "Parte 91.103 Información sobre vuelo a) Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave deberá familiarizarse con toda la información disponible que corresponda al vuelo proyectado. Dicha información puede obtenerse concurriendo a las oficinas ARO-AIS de los aeródromos. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo y para todos los vuelos IFR, incluirán entre otras cosas: el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad que se disponga; información sobre obstáculos naturales y no naturales; el trazado sobre la cartografía pertinente de la ruta proyectada de vuelo; la atención de la información NOTAM que afecte a su vuelo; el cálculo de combustible y lubricante necesario y la preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo tal como se ha proyectado. b) Verificaciones: No se iniciará ningún vuelo hasta que no se haya comprobado que: 1) La aeronave reúna las condiciones de aeronavegabilidad; 2) Los instrumentos y equipos disponibles a bordo de la aeronave son suficientes para el tipo de operación que vaya a efectuarse.3) El peso de la aeronave es tal que pueda despegar y efectuar el vuelo en forma segura, teniendo en cuenta las longitudes disponibles de pista y condiciones de vuelos previstas; 4) ..."

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No Aplicable

2 ANALISIS

2.1 Aspecto Operativo

2.1.1 El piloto carecía de la habilitación correspondiente para conducir un vuelo nocturno, la aeronave no poseía los instrumentos necesarios para este tipo de operación, y el aeródromo de destino no estaba habilitado para operación nocturna, por lo que se infiere que la decisión de ejecutar un aterrizaje por precaución fue correcta.

2.1.2 Conforme lo relatado por el piloto en relación al procedimiento de emergencia practicado, expresó haber tomado los recaudos estipulados en el manual de vuelo y considerando el resultado de la operación, sin daños materiales ni lesiones en las personas a bordo, se concluye que el procedimiento aplicado para el aterrizaje fue adecuado.

2.2 Aspecto técnico

2.2.1 El análisis de la documentación técnica, muestra que la aeronave tenía su Certificado de Aeronavegabilidad en vigencia, con el correspondiente Formulario DA 337 en curso y no poseía habilitación para vuelo nocturno.

2.2.2 Efectivizada el control de la aeronave en todos sus sistemas, se concluye que la aeronave mantuvo su buen funcionamiento que permitió el aterrizaje en forma adecuada.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto poseía las licencias y habilitaciones para efectuar el vuelo en condiciones VFR y su aptitud psicofisiológica estaba en vigencia.

3.1.2 La aeronave tenía los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula en vigencia.

3.1.3 En tierra, se constató el buen funcionamiento del motor en todos sus regímenes.

3.1.4 Deficiente planificación del vuelo.

3.2 Causa

Durante un vuelo de aviación general, en la fase de crucero, el piloto decidió realizar un aterrizaje por precaución por el horario del crepúsculo vespertino y las condiciones de luz diurna, debido a una combinación de los siguientes factores:

- Falta de habilitación y entrenamiento para vuelo nocturno.
- Carencia en el instrumental de la aeronave para realizar un vuelo nocturno.
- Carencia de sistemas de apoyo para la operación nocturna en el aeródromo de destino.
- Evaluación impropia de la operación, respecto al horario del inicio del vuelo.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Al propietario de la aeronave

Instruir y controlar a los pilotos respecto del cumplimiento de la RAAC 91 Parte 91.103, que refiere a la debida planificación del vuelo, considerando todos sus aspectos. Su observancia asegura la vigencia de los fundamentos que informan y componen la seguridad operacional.

5 REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas por la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, deberán informar a la AUTORIDAD AERONÁUTICA en un plazo no mayor a sesenta (60) días hábiles, contados a partir que recibieran el Informe Final y la Resolución 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,

Investigador Operativo: Sr Daniel Barafani
Investigador Técnico: Sr. Raúl Narvaez

Director de Investigaciones