

C.E.N° 5.419.906 (F.A)

ADVERTENCIA:

El presente informe es un documento técnico que refleja la opinión de la JUNTA DE INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION 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 AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (Chicago /44) ratificado por Ley 13.891 y el Artículo 185 del CODIGO AERONAUTICO (Ley 17.285), esta investigación tiene el carácter estrictamente técnico, a los fines de prevenir futuros accidentes de similar tenor, por tanto no está orientada a determinar culpas o responsabilidades de carácter civil y/o penal.

La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y 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/incidente, pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

Accidente ocurrido en: en zona rural de Concepción, provincia de Corrientes.

Fecha: 28 de Septiembre de 1997

Hora Local: 11:30 Hs. Local

Aeronave: Grumman G-164 A

Matrícula: N-8936H

Piloto: Privado de Avión

Propietario: Mercagro S.A.

1.1. Reseña del vuelo:

La aeronave Grumman G-164A, matrícula N-8936H, provenía en vuelo ferry de Estados Unidos de Norte América, siendo su última escala Asunción, Republica del Paraguay. Posteriormente despegó de este último punto con destino directo al Aeropuerto Internacional de San Fernando, provincia de Buenos Aires, en vuelo visual. Al llegar al lateral de la localidad de Concepción en la provincia de Corrientes y luego de haber volado 02:20 horas, experimenta fuertes vibraciones y explosiones en el motor, por lo que el piloto decide realizar un aterrizaje forzoso preventivo sobre un camino de tierra vecinal, luego de embestir un vacuno, se lleva por delante un alambrado y al atravesar un borde de cuneta, finalmente capota.

1.2. Lesiones a personas:

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

1.3. Daños sufridos a la aeronave:

Célula: De importancia con desprendimiento pata derecha tren principal. Los planos sufrieron roturas y abolladuras.

Motor: Leves (a verificar por examen de Magnaflux, debido a una detención brusca).

Hélice: Palas dobladas

1.4. Otros daños:

Un vacuno muerto, que al llegar los investigadores ya había sido retirado del lugar y según lo consultado a la policía está manifiesto no saber de quien era ni quien la había llevado. Asimismo se registraron daños en un alambrado y algunos postes.

1.5. Información sobre el personal:

Piloto al mando: Piloto Privado de Avión N° 2373849, licencia USA; Habilitaciones: Monomotores terrestres y acuáticos, y multimotores terrestres.

Aptitud Psicofisiológica en vigencia, vence el 25 SEP 98, no se retira.

Experiencia total de vuelo: 3600 hs;

En los últimos 30 días: 15 hs.;

En las ultimas 24 hs.: 10 hs.;

En el tipo de aeronave accidentada: 90 hs.

Tiempo de descanso desde el ultimo vuelo: 15 horas.

1.6 Información sobre la aeronave:

Tipo: avión; Marca: Grumman; Modelo: G-164A; N° de serie: 1364; Matrícula: N-8936H;

Certificado de Aeronavegabilidad: vence: Agosto de 1997, se retira. Liberado: 17 JUN 98.

Tren de aterrizaje: convencional – fijo.

Hélice: Marca: Hamilton Std; Modelo: 12D40-403; N° de serie: A-10315.

Motor: Marca: Pratt & Whitney; Modelo: R-1340-ANI; N° de serie: ZP101225.

Propietario: Mercagro S.A. Domicilio: Tte. B. Matienzo 1624 – Capital Federal.

1.7 Información meteorológica:

Informe producido por el Servicio Meteorológico Nacional, datos extraídos de los registros horarios de la estación meteorológica Corrientes Aero, interpolados a la hora y lugar del accidente y visto los mapas sinópticos de superficie de 12:00 y 15:00 UTC, indican:

Viento: ESE / 12 Kt
Visibilidad: 10 Km
Fenómenos Significativos: Ninguno
Nubosidad: 8/8 ST 200 m
Temperatura: 22.9°C
Temperatura punto de rocío: 21.3°C
Presión: 1011.3 hPa
Humedad relativa: 91%

1.8 Ayudas a la navegación:

La aeronave no contaba con instrumentos de navegación. El piloto llevaba dos Navegadores Satelitales (GPS), con los cuales llevaba su navegación.

1.9 Comunicaciones:

No hubo comunicación en territorio Argentino, ya que volaba en condiciones visuales y por debajo del nivel 70.

1.10 Información sobre el aeródromo:

El accidente se produce fuera de aeródromo, sobre una calle vecinal de 12 metros de ancho y unos 1200 metros de largo aproximadamente, de terreno firme de tierra, arena y césped y bastante parejo.

1.11 Registradores de vuelo:

No posee.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto:

La aeronave toma contacto con el terreno y luego de recorrer unos 100 metros, el piloto trata de elevarse nuevamente para no atropellar un vacuno, sin embargo no logra evitar embestir a otro animal perdiendo, por el impacto, el tren principal derecho y parte de chapas del carenado; posteriormente se desvía hacia la izquierda y atraviesa un alambrado y un borde de cuneta que lo hace finalmente capotar, no hubo dispersión de restos.

1.13 Información médica y patológica:

No existen antecedentes médicos patológicos del piloto que hubiesen influido en el Accidente.

1.14 Incendio:

No se produjo.

1.15 Supervivencia:

En virtud de las características específicas de esta aeronave restringida destinada a tareas de aeroaplicación, la cual posee un habitáculo (jaula antivuelco) que no registra deformaciones, su tripulante que estaba debidamente sujeto con los arneses y el cinturón de seguridad, no sufrió golpes personales, pese a no tener el casco colocado.

1.16 Ensayos e investigaciones:

Se remitió el filtro de aceite a Laboratorio para su análisis, arrojando como resultado un exceso de residuos carbonados.

No se pudo obtener muestras de combustible, ya que el combustible que llevaba en la tolva fue expulsado por el piloto antes de aterrizar, y el del tanque principal, al quedar la aeronave en forma invertida, se derramó en su totalidad.

Se remitió el motor al taller de motores Siper Aviación S.A., y se procedió a desarmarlo donde se encontró excesiva cantidad de aceite en la admisión, debido a que el reten laberíntico no sellaba adecuadamente.

El proceso de llevar el motor al taller para su verificación llevo casi un año, ya que el mismo fue robado del lugar donde se hallaba en la localidad de Concepción. Dicho traslado se pudo efectuar una vez que el mismo fue recuperado por la policía y liberado por la aduana.

1.17 Información Orgánica y de Dirección:

La aeronave pertenece a la empresa Mercagro SA y está destinada a efectuar tareas de aeroaplicación.

1.18 Información adicional

1.18.1 Opinión de los Asesores:

1.18.1.1 El Asesor Técnico opina que: La falla del retén laberíntico hizo que gotee aceite sobre la entrada del múltiple de admisión, lo que produjo, primero el estremecimiento, luego las contraexplosiones, y por fin la pérdida total de potencia que obligo al piloto a aterrizar de emergencia. Las fotografías muestran claramente, tanto en el múltiple de escape cuanto el vientre del avión, totalmente cubiertos de aceite.

1.18.1.2 Los Asesores en Tránsito Aéreo, Jurídico y en Medicina Aeronáutica no encuentran factores causales de sus respectivas asesorías.

2

Análisis:

Aspecto Técnico:

De acuerdo a los datos aportados por el piloto y sobre la base de los ensayos en el taller y el laboratorio se pudo determinar que la detención del motor se produjo por la falla del retén laberíntico que permitió que el aceite gotee sobre la entrada del múltiple de admisión originando en primer término un estremecimiento, luego las contraexplosiones y finalmente la pérdida total de potencia que obligó al piloto a aterrizar de emergencia, esto se puede apreciar claramente en las fotografías de folio 18 y 19 del expediente de investigación que muestran tanto al múltiple de escape como al venteo del avión totalmente cubiertos de aceite.

Respecto al combustible se pudo verificar que el tanque, al tener tapa con venteo, y en virtud de que la aeronave capotó el mismo se derramó en su totalidad y en lo que hace a la nafta que llevaba en la tolva, esta fue expulsada por el piloto antes de efectuar el aterrizaje de emergencia, sin embargo por las emanaciones detectado por el simple olfato se pudo concluir que la misma tenía combustible, descartándose entonces cualquier hipótesis de detención del motor por escasez de nafta.

Aspecto operativo:

En lo que hace a la elección del lugar para efectuar el aterrizaje forzoso, si bien era el más apto de los que existían en el sector, la presencia de animales fue un impedimento para que la emergencia se resolviese favorablemente.

3

Conclusiones:

3.1 Hechos definidos

- 3.1.1 El piloto se encontraba debidamente habilitado para el tipo de operación que realizaba y con aptitud psicofisiológica actualizada.
- 3.1.2 La aeronave se encontraba mantenida, de acuerdo a su documentación, de conformidad a las reglamentaciones vigentes.
- 3.1.3 Las contraexplosiones y vibraciones fueron originadas por el excesivo aceite que entraba a la admisión, ya que el retén laberíntico no sellaba bien y ocasionó finalmente la detención del motor.
- 3.1.4 La aeronave se encontraba dentro de los límites de peso y balanceo permisibles.
- 3.1.5 El lugar que el piloto utilizó para efectuar el aterrizaje de emergencia era el más adecuado en el área donde estaba volando, pero la presencia de animales sueltos impidió la resolución favorable de la emergencia.

3.2 CAUSA:

Falla de motor, durante un vuelo de traslado, con posterior aterrizaje de emergencia y capotaje luego de chocar contra un alambrado y animales sueltos, debido a que el sellado defectuoso del retén laberíntico provocó una excesiva admisión de aceite que finalmente alteró la relación de la mezcla.

4. RECOMENDACIONES:

4.1 Al piloto de la aeronave:

Para que cuando realiza un vuelo de traslado internacional como el que estaba efectuando, además de verificar antes de la partida el correcto funcionamiento de la aeronave, inspeccione en cada escala de la prolongada travesía, las posibles fugas de fluidos que pudieron alertar sobre una futura falla de motor o sistemas.

Asimismo para que cuando tenga que efectuar un aterrizaje forzoso, deseche aquellos campos en los cuales existan animales que pueden frustrar el desarrollo exitoso de la emergencia.

Buenos Aires, de diciembre de 2000

Inv. Operativo: Univ. II Gerardo Broglio

Inv. Técnico: SP Julio Zalazar

Redacción y evaluación del Informe Final: Roberto Alesón

Asesor Dto. Inv. de Campo

