

C.E.N° 5.422.875 (F.A.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 / incidente 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 (Ratificado por Ley 13.891) y en el Artículo 185 del CODIGO AERONAUTICO (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 / incidente, pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

Lugar: Pista Rovey – Jovita – Pcia. de Córdoba

Fecha: 14-Ene-98

Hora: 15:50 hs Local

Aeronave: Piper PA-11

Matrícula: LV-RMO

Piloto: Piloto Privado de Avión N° 58.594

Propietario: Eduardo Paletti

1. Información sobre los hechos.

1.1 Reseña del vuelo.

El piloto había decidido realizar un vuelo de reconocimiento desde una pista denominada Rovey en Jovita, Pcia. de Córdoba hasta una zona con inundaciones. Luego del despegue la aeronave efectúa con muy poca altura un viraje a su izquierda con mucha inclinación,

produciéndose una pérdida de sustentación, el piloto corta motor y aterriza en forma brusca quedando detenida a escasos metros de la pista sufriendo daños de importancia, sin consecuencias para su tripulante.

1.2 Lesiones a personas

<u>Lesiones</u>	<u>Tripulación</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>Otros</u>
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	1	-	-

1.3. Daños sufridos por la aeronave

Fuselaje: deformado y torsionado en su parte posterior por giro sobre su eje hacia la derecha

Ala derecha: el larguero se encuentra quebrado.

Tren de aterrizaje: tiene daños en su pata izquierda en el sistema de amortiguación, de consideración.

Estabilizador horizontal: tiene serios daños, de consideración.

Entelado general: daños de importancia

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

Designación: Piloto al mando. Licencia: Piloto Privado de Avión N° 58.594. Vence: 24-04-98. Aptitud psicofisiológica vigente: si. Fue retirada por el investigador.

Experiencia de vuelo:

Total	246:6 hs
Últimos 30 días	00:00 hs
Últimas 24 horas	00:00 hs
En el tipo de avión	150:0 hs

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Aeronave:

Es un Piper Cub, matrícula LV-RMO, N° de serie 11-380, con Certificado de Aeronavegabilidad de Categoría NORMAL, al momento del accidente tenía un total de

1220.8 horas, con un DUR de 285.0 horas. El Certificado de Aeronavegabilidad, al momento del accidente, había perdido su vigencia por incumplimiento de las inspecciones de rehabilitación anual.

1.6.2 Motor:

Esta aeronave esta equipada con un motor marca Lycoming 0-255-C-1 N° de serie 4520, de 108 HP, tenía al momento del accidente 2534.0 hs totales, con un DUR de 319.5, resultando sin daños.

1.6.3 Hélice:

La hélice instalada en el motor es de marca Sensenich 76 AK-2-42, serie N° 21753, resultando sin daños.

La aeronave contaba con seguro.

1.7. Información Meteorológica

Datos extraídos de los registros horarios de la estación Meteorológica La Boulaye AERO, interpolados al lugar del accidente y visto los mapas sinópticos de superficie de 1500 y 2100 UTC: Viento calmo, visibilidad 10 Km, fenómenos significativos ninguno, nubosidad 2/8 SC 900 m – 2/8 CU 1020 m, temperatura 25.7°C, temperatura punto de rocío 19.9°C, presión 1009.4 hPa, humedad relativa: 70%.

Asimismo los datos proporcionados por el piloto fueron: viento 250° a 7 nudos, temperatura 30°C

1.8. Ayudas a la navegación

No es de aplicación a este accidente.

1.9 Comunicaciones

No hubo.

1.10 Información sobre el lugar del aeródromo:

Ubicación: SE de Jovita – Córdoba 2 Km.

Coordenadas geográficas: 34° 31' S – 63° 55' W

Altura sobre el nivel del mar: 137 metros

Pista/s: 18 / 36.

Superficie: tierra.

Longitud / dimensiones del lugar: 790 x 40 mts

Datos de pista según el relevamiento realizado por el investigador a la misma fecha 29-01-98.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable a este tipo de aeronave.

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

La aeronave impacto a unos 350 mts. de la cabecera opuesta, no hubo dispersión de restos.

1.13 Información Médica y Patológica

De lo conocido no surgen antecedentes médicos que pudieran haber influido en el accidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

De acuerdo a la información suministrada por el piloto y las observaciones hechas en el lugar donde se encontraba la aeronave, la misma sufrió deformaciones en la cabina, que no impidieron al piloto, abandonar el avión por sus propios medios. Los cinturones de seguridad estaban colocados y no sufrieron roturas.

1.16 Ensayos e investigaciones

No se realizaron ensayos ni investigaciones especiales.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era de uso particular siendo responsabilidad del propietario el mantenimiento y operación de la misma.

1.18 Información adicional

1.18.1 Opinión de los Asesores

1.18.1.1 El Asesor Jurídico señala que el accidente no fue denunciado en tiempo y forma como lo establece el Art. 186 del Código Aeronáutico y Art. 8 del Decreto N° 934/70, siendo de aplicación el Art. 3° inc 25) del Decreto N° 2352/83.

1.18.1.2 El Asesor Médico encuentra como factor probable del accidente la falta de experiencia del piloto.

1.18.1.3 Los Asesores Técnico y de Tránsito Aéreo no encuentra causales de sus competencias.

1.18.2 Remoción de la aeronave

La aeronave fue removida del lugar del accidente .Luego fue desarmada y hangarada por aviso de alerta meteorológico (posibles tornados),por su propietario

Se pudo confirmar que en días posteriores al accidente se sucedieron tormentas, con vientos fuertes y tornados que causaron daños a las instalaciones de la ciudad,tal cual lo exponen los miembros de un aeroclub del lugar y las fotografías tomadas.

2. ANALISIS

2.1 Operación de la aeronave:

De acuerdo a la averiguado por el Investigador Operativo, el piloto había efectuado la inspección exterior e interior previa a la realización del vuelo sin utilizar la lista de control de procedimientos. Posterior a la puesta en marcha la aeronave es carreada a la cabecera sur, en ese momento, según declaraciones de su tripulante el viento provenía de los 250° con una intensidad de 7 Kts y una temperatura de 30°C (El Servicio Meteorológico Nacional informó viento calmo y 25.7° de temperatura), una vez ubicado en la pista, el piloto inició la carrera de despegue, recorriendo una distancia prolongada (500 mts).

Posteriormente ,cuando según sus dichos , se encontraba a unos 30 mts de altura inicia un viraje a la izquierda sin respetar lo que expresa el Reglamento de Vuelos Capítulo V párrafo 54 “Despegue” (en lo referente a la altura mínima para iniciar un viraje). En ese momento, y con viento de cola, nota que la aeronave le entra en pérdida, producto de un excesivo ángulo de inclinación sin aplicar probablemente en forma coordinada el timón de dirección, que trajo como consecuencia un incremento del factor de carga, aumentando por consiguiente la velocidad de pérdida, que evidentemente no fue adecuadamente corregida. Asimismo el piloto ante esa eventualidad disminuyó la potencia del motor haciendo aún más crítica la situación. Finalmente la aeronave impactó contra el terreno, derrapando y quedando a unos 45° de la cabecera opuesta y a unos 350 mts de la pista indicando claramente que para alcanzar esa posición fue necesario imprimir un elevado ángulo de viraje (escarpado) que favoreció la entrada en pérdida de sustentación.

2.2 Documentación:

El Certificado de Aeronavegabilidad fue confeccionado el día 28-08-96, y hasta el momento del accidente, no se había cumplimentado el Plan de Mantenimiento ni las inspecciones de rehabilitación anuales

De acuerdo a la informado por el propietario de la aeronave, que según sus dichos no tiene experiencia en temas aeronáuticos, ni posee licencias de vuelo, desconocía que debía informar el accidente a la autoridad Aeronáutica.

El piloto informó que realizó una denuncia ante el seguro

2.3 La pista:

La pista de aterrizaje se encuentra señalizada , con postes de madera dura como algarrobo y discos de acero en cabecera , que no pueden fácilmente ser sorteados pero no tuvieron implicancia en este accidente.

3. Conclusiones:

3.1 Hechos definidos:

3.1.1 El piloto tenía su Licencia de Piloto Privado de Avión que lo habilitaba para el vuelo que intentaba realizar.

3.1.2 El piloto tenía su examen psicofisiológico en vigencia para la Licencia de Piloto Privado de Avión.

3.1.3 No se detectó mal funcionamiento de motor anterior a la realización del vuelo.

3.1.4 El peso y balanceo estaba dentro de los límites permitidos por el fabricante.

3.1.5 El Certificado de Aeronavegabilidad al momento del accidente había perdido vigencia

3.1.6 El piloto efectuó el viraje de salida con muy poca altura no respetando los 150 metros mínimos que determina el Reglamento de Vuelos.

3.1.7 El mismo se realizó además con demasiada inclinación y sin aplicar probablemente timón de dirección.

3.1.8 Esta situación ocasionó un aumento del factor de carga e incremento del valor de la velocidad de pérdida de sustentación.

3.1.9 El avión comenzó a perder altura al entrar en pérdida de sustentación, ante esa situación el piloto trató, como maniobra defensiva nivelar las alas, pero quitando al mismo tiempo potencia agravando aún más la situación.

3.1.10 El avión aterrizó en forma violenta y por la posición donde quedó con respecto a la pista se pudo verificar que el viraje fue muy cerrado.

3.1.11 La denuncia del accidente aéreo no fue realizada en tiempo y forma ni por el piloto, ni por el propietario.

3.2 Causa:

Aterrizaje violento contra el terreno luego de efectuar un viraje muy inclinado posterior al despegue, debido a que el piloto no aplicó correctamente los mandos para evitar que la aeronave entrara en pérdida de sustentación.

Fueron factores contribuyentes:

Que el piloto inició el viraje de salida con escasa altura.
Que durante el intento de recuperar la pérdida de sustentación el piloto disminuyó la potencia del motor, agravando la situación.

4.1 RECOMENDACIONES:

4.1.1 Al dueño de la aeronave:

Para que conozca las responsabilidades que le cabe como propietario, en especial sobre la obligación, cuando se produzca un accidente, de denunciarlo en tiempo y forma y sobre la obligatoriedad de cumplimentar el Plan de Mantenimiento y las inspecciones de rehabilitación anuales

4.1.2 Al piloto:

Para que respete lo establecido en el Reglamento de Vuelos sobre la altura de seguridad para iniciar un giro, durante la ejecución de un despegue.
Para que evite efectuar virajes con excesiva inclinación durante los despejes de pista.
Para que refresque los procedimientos de recuperación de pérdidas de sustentación en circuito.
Para que recuerde la obligación, cuando se produce un accidente de denunciarlo en tiempo y forma.

5. Requerimientos especiales:

Por la Secretaria de la JIAAC y la Asesoría Jurídica, tomar conocimiento de lo expuesto en el párrafo 1.18.1.1. en los términos de la Resolución N°710/83, párrafo 6.

Dar traslado del expediente y el Informe Final a la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad para que tome conocimiento de lo expresado en los párrafos 1.6.1, 2.2 y 3.1.5.

Buenos Aires, de junio de 2000

Inv. Operativo: Héctor Racca
Redacción Informe Final: Roberto Alesón
Asesor Dto. Inv. de Campo

V°B°

