

C.E.N° 5.423.488 (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 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: Aeroclub Alta Gracia – Alta Gracia – Pcia. de Córdoba
Fecha: 11-Jul-99
Aeronave: Piper PA-11
Piloto: Piloto Privado de Avión Habilitación provisoria
Propietario: Aeroclub alta Gracia
Hora Local: 17:45 Hs. Local
Matrícula: LV-RMS

1. Información sobre los hechos.

1.1 Reseña del vuelo.

El día 11 de julio, luego de realizar un vuelo de entrenamiento de 00.40 horas, el piloto se dirigió al aterrizaje por cabecera 02. Posterior al toque y luego de recorrer aproximadamente 50 mts, la aeronave comenzó a desviarse hacia la izquierda. El piloto no logró corregir el desvío y la aeronave salió fuera de pista e impactó contra el alambrado perimetral. El accidente ocurrió de día y por la tarde.

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

La aeronave sufrió daños en el estabilizador horizontal izquierdo. El motor y la hélice resultaron sin daños aparentes.

1.4 Otros daños

No se produjeron.

1.5 Información sobre el personal

Designación: Piloto al mando. Edad: 50 años.

Licencia: Piloto Privado de Avión en trámite

Aptitud Psicofisiológica Vigente: Sí

Experiencia de vuelo:

Total:	34.3 hs
Últimos 90 días	16.8 hs
Últimos 30 días	7.2 hs
En el tipo de avión	0.7 hs

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Aeronave:

Piper PA-11, matrícula LV-RMS, N° de serie 11.397, fabricado por Piper Aircraft Cop., en el año 1947. Contaba con un Certificado de Aeronavegabilidad de Categoría Normal expedido el día 07-May-93 y con fecha de vencimiento en marzo del 2000. Al momento del accidente contaba con un Total General de 5.793:40 y con un DUI de 861 horas. En fecha 07-Ene-75 se realizó una recorrida general, cuando contaba con 4.000:45 horas en el Aero Taller C.A.T.A. S.A.

En fecha 10-Mar-99, cuando contaba con un TG de 5.362:50 horas se realizó la última inspección de 100 horas en el Aerotaller ASA (Astronave Servicios Aeronáuticos).

En fecha 11-Jun-96, cuando contaba con un TG de 5.362:50 horas se realizó la última inspección anual en el Aerotaller CALAMUCHITA AVIACIÓN y quedó habilitado hasta el mes de marzo del 2000.

1.6.2 Motor:

El avión estaba equipado con un motor de marca Continental, modelo C-90-12F, N° de serie 48405-2C, este motor cada inspección de 100 horas se encuentra bajo control espectométrico del aceite hasta 24 años de servicio, desde el año 1995. Al momento del accidente contaba con un TG de 2.714:10 horas y un DUR de 1.206:00 horas.

En fecha 07-Ene-75 cuando contaba con un TG de 1.432:35 horas se realizó una inspección mayor en el Aerotaller C.A.T.A. S.A.

En fecha 10-Mar-99 cuando contaba con un TG de 2.432:20 horas se realizó la última inspección tipo 100 horas en el Aerotaller A.S.A. y quedó habilitado hasta un TG de 2.233:00 horas o DUR de 1.800:00 horas.

1.6.3 Hélice:

El motor estaba equipado con una hélice marca Sensenich, modelo M-76-AK2, N° de Serie 27869, bipala metálica, de paso fijo. Contaba con un TG de 2.714:10 horas y un DUR de 1.206:00 horas y quedó habilitada hasta Recorrida General del motor.

1.6.4 Peso y Centrado:

De acuerdo a la Planilla de Peso y Balanceo de fecha 10-Ago-92, la aeronave se encontraba dentro de los límites establecidos.

La aeronave usaba combustible 100 LL.

1.7. Información Meteorológica

Elaborado por el Servicio Meteorológico Nacional ,con datos obtenidos de los registros horarios de la Estación Meteorológica Córdoba Aero interpolados a la hora y lugar del accidente y visto los mapas sinópticos de superficie de 18:00 y 21:00 UTC que indican: viento E/05 Kts, visibilidad 12 Km, fenómenos significativos ninguno, nubosidad 1/8 ST 510 mts, 6/8 CS 6000 mts, temperatura 20.5°C, temperatura punto de rocío 16.5°C, presión 1006.2 hPa, humedad relativa 78%.

1.8. Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No hubo.

- 1.10 Información del Aeródromo
- 1.10.1 Ubicación: Alta Gracia. Pcia. de Córdoba
- 1.10.2 Coordenadas: 31° 39' S – 64° 24' W
- 1.10.3 Elevación: 553 mts sobre el nivel del mar.
- 1.10.4 Pista: 02/20
- 1.10.5 Longitud: 1100 mts x 40 mts de ancho.
- 1.10.6 Superficie: tierra y pasto
- 1.11 Equipos registradores de datos de vuelo y voces en cabina
- No aplicable a este tipo de aeronave.
- 1.12 Información sobre el impacto y dispersión de restos
- La aeronaves sufrió daños leves en el estabilizador horizontal izquierdo. La hélice y el motor no sufrieron daños aparentes.
- No hubo dispersión de restos.
- 1.13 Información Médica y Patológica
- De la investigación no surgen antecedentes médicos – patológicos que pudieran haber influido en el accidente.
- 1.14 Incendio
- No hubo.
- 1.15 Supervivencia
- El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios. Los cinturones actuaron correctamente y la cabina no sufrió daños.
- 1.16 Ensayos e investigaciones
- No fueron necesarios.
- 1.17 Información orgánica y de dirección
- La aeronave era propiedad del Aeroclub Alta Gracia y estaba asegurada en la Compañía Holando Sudamericana.

1.18 Información adicional

1.18.1 Opinión de los Asesores

El Asesor Médico opina que el accidente se debió a un error operativo debido a la falta de experiencia del piloto.

Los demás Asesores no encuentran causales de sus competencias.

2 ANALISIS

Posterior a un vuelo de entrenamiento y en fase de aterrizaje, después del toque, el piloto perdió el control de la aeronave la que se desvió hacia la izquierda, saliendo de pista e impactando el estabilizador horizontal izquierdo contra un poste del alambrado perimetral, que se encontraba a 59 mts del eje de pista.

El despiste de la aeronave podría haber sido causado porque el piloto, debido a su escasa experiencia, no aplicó adecuadamente las técnicas para el aterrizaje con viento cruzado. Según lo declarado por el piloto, el viento al momento del aterrizaje era de 14 Kts con ráfagas de los 090°.

La aeronave, luego del impacto, se detuvo a 5 mts del alambrado y con rumbo 020°.

3 Conclusiones

3.1 Hechos definidos.

3.1.1 El piloto tenía habilitación Psicofisiológica en vigencia, su documentación en regla y estaba habilitado y autorizado para realizar el vuelo.

3.1.2 La aeronave era de propiedad del aeroclub Alta Gracia, tenía certificado de Aeronavegabilidad en vigencia y contaba con seguro.

3.1.3 El viento informado por el Servicio Meteorológico Nacional al momento del accidente era del este con una intensidad de 05 Kts, piloto declaró 14 Kts de los 90° con ráfagas.

3.1.4 El piloto estaba realizando un vuelo de entrenamiento.

3.1.5 El piloto perdió el control de la aeronave por no aplicar adecuadamente las técnicas de aterrizaje con viento cruzado.

3.1.6 La aeronave impactó contra un poste del alambrado perimetral, que se encontraba a 59 mts del eje de pista.

3.2 Causa:

Salida de la pista con posterior impacto contra un alambrado perimetral, durante un aterrizaje luego de un vuelo de entrenamiento debido a la pérdida de control direccional de la aeronave al no aplicarse adecuadamente las técnicas de aterrizajes con vientos cruzados; lo que ocasionó daños leves a la misma sin consecuencias para el alumno piloto.

Fue factor contribuyente la escasa experiencia de vuelo del piloto para operar con viento cruzado.

4 RECOMENDACIONES

- 4.1 A los Instructores de Vuelo del Aeroclub Alta Gracia, para que insistan durante la instrucción a sus alumnos en la aplicación correcta de las técnicas de aterrizaje con viento cruzado con el objeto de evitar la repetición de accidentes como al aquí investigado.

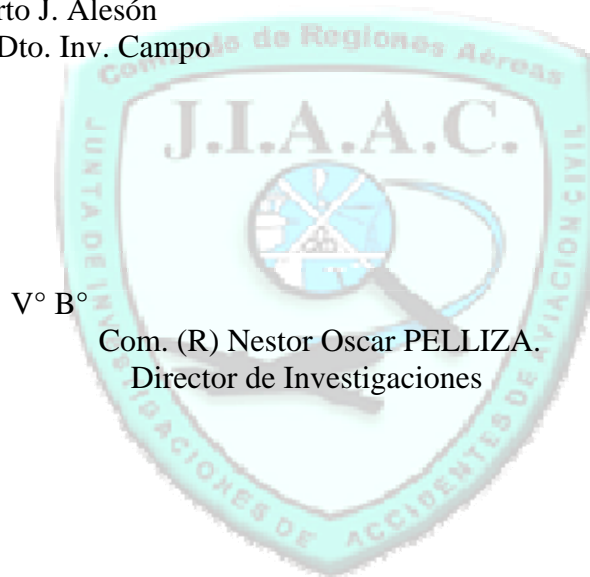
Buenos Aires, de febrero del 2000

Inv. Técnico y revisión del informe final: Sor I César Carrizo

Revisión y modificaciones: My. Luis R. Estrella

Revisión Final: Roberto J. Alesón

Asesor Dto. Inv. Campo



V° B°

Com. (R) Nestor Oscar PELLIZA.
Director de Investigaciones