

C.E.N° 5.428.856 (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: Aeropuerto Corrientes – Provincia de Corrientes

Fecha: 03-May-98

Aeronave: Piper PA-38-112

Piloto: Alumno Piloto de Avión

Propietario: Carlos Alberto CORRADINI

Hora Local: 17:50 Hs. Local

Matrícula: LV-OLB

1. Información sobre los hechos.

1.1 Reseña del vuelo.

El alumno piloto de avión luego de volar 40 minutos con el instructor en doble comando, es autorizado por este para efectuar su primer vuelo solo. Con ese fin despegó en forma normal desde la pista 19, realiza el circuito y al llegar al inicio de básica experimenta una baja de potencia, por lo que el alumno decide realizar un aterrizaje forzoso preventivo, utilizando un camino vecinal donde finalmente se accidenta.

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

Tren de aterrizaje destruido – capots de motor abollados – Plano izquierdo, dañado en el borde de ataque y raíz de plano por impacto contra un árbol – Plano derecho, fuera del lugar por impacto de su puntera contra el terreno – Hélice, una pala doblada por impacto contra el terreno – Motor, se deberá verificar cigüeñal.

1.4 Otros daños

No se produjeron.

1.5 Información sobre el personal

Piloto al mando: Alumno piloto de avión; 29 años de edad; Aptitud Psicofisiológica vigente, vence 04-MAR-99, se retira. Experiencia total de vuelo: 15.8 hs. en los últimos 30 días 7.1 hs; en las últimas 24 hs 0.7; en el tipo de aeronave accidentada 15.8 hs. Tiempo de descanso desde el último vuelo: 1 día.

1.6 Información sobre la aeronave

Tipo: avión, marca Piper, modelo PA-38-112, N° de serie: AR-38-80^a0157, matrícula LV-OLB, propietario: Carlos Alberto Corradini. Domicilio: 25 de mayo 1094 - Paso de los Libres – Corrientes.

Certificado de Aeronavegabilidad: Standard permanente, vence junio de 1998, se retira.

Tren de aterrizaje: triciclo – fijo.

Hélice: marca: Sensenich; modelo 72CK-056, N/S: K-3075

Motor: Marca Lycoming, modelo O-235-L2C; N/S: L-21645-15.

1.7. Información Meteorológica

No es factor concurrente al presente accidente.

Los datos suministrados por el Servicio Meteorológico Nacional del día 03 de Mayo de 1998 a las 17:50 hs, fueron obtenidos de la Estación Meteorológica Corrientes al instante de ocurrido el accidente; QAM de las 18:00 hs local, viento de los 160°, intensidad 8 nudos; visibilidad 20 Km, nubosidad 1/8 de SC a 3000 Fts, 1/8 Ci, QNH 1017 hPa, temperatura 18.4°C , punto de rocío 11.8 °C.

1.8. Ayudas a la navegación

Para este vuelo no se dispuso de ayudas a la navegación, se realizó totalmente visual.

1.9 Comunicaciones

Las comunicaciones que se produjeron fueron las normales para el tipo de operación que se realizaba, de acuerdo a las anotaciones del Libro de Guardia de la Torre de Control del Aeropuerto Corrientes, y las declaraciones del Operador y del Piloto. El aeropuerto de Corrientes no posee grabadora para las comunicaciones de Torre de Control.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

Ubicación: 7.5 Km al Este de Corrientes, Coordenadas Geográficas: 27° 26' 44'' S – 58° 45' 45'' W. Altura sobre el nivel del mar: 62 metros, longitud y orientación de pista: 01/19 2100 x 45 mts; superficie de hormigón.

1.11 Equipos registradores de datos de vuelo y voces en cabina

No posee.

1.12 Información sobre el impacto y dispersión de restos

No hubo dispersión de restos. El choque principal se produce contra una barranca de tierra y un árbol.

1.13 Información Médica y Patológica

No se practicaron.

1.14 Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

El piloto al estar sujetado al cinturón de seguridad con las correspondientes correas de pecho no sufre desplazamiento hacia delante al detenerse bruscamente la aeronave, lo que hubiera provocado que golpee su cabeza contra el tablero. El impacto de la aeronave no fue con mucha velocidad por lo que el habitáculo de la misma no sufrió deformaciones que le hubieran ocasionado al piloto algún tipo de traumatismo.

1.16 Ensayos e investigaciones

Se remitió a laboratorio combustible de la aeronave y de la boca de expendio del aeropuerto Corrientes, no se encontraron contaminaciones en ambas muestras siendo aptas y normales (se adjuntan informes en la investigación). Se procedió a revisar las bujías de la aeronave, y se verificó que tres de las mismas se encontraban “empastadas” con bajo rendimiento. Se verificaron ambos tanques de combustible estando con 20 litros aproximadamente cada uno. La trampa de agua y su filtro se encontraban limpias y libre de obstrucción llegando al carburador perfectamente el combustible. Se procedió a cambiar la hélice a la aeronave y se puso en marcha, el que arrancó inmediatamente, se verificaron sus parámetros estando estos con valores normales para todas sus pruebas, inclusive a máximas revoluciones al freno.

1.17 Información orgánica y de dirección

No se formula.

1.18 Información adicional

1.18.1 Opinión de los Asesores

1.18.1.1 Los Asesores en Tránsito Aéreo, Jurídico y en Medicina Aeronáutica no encuentran factores causales de sus competencias.

1.18.1.2 El Asesor Técnico expresa que de lo investigado surge que la baja de potencia del motor, fue debido a un escaso rendimiento de tres bujías “empastadas”.

De acuerdo con la tabla de verificación de bujías “Champion”, se dan dos casos de contaminación, a saber:

- a) Contaminación con carbón: depósitos de hollín negro, cuya causa es la excesiva marcha lenta en tierra, mezcla demasiado rica o tipo de bujía demasiado fría.
- b) Contaminación con aceite: depósito de aceite húmedo puede ser causado por aros de pistón rotos o gastados, luz excesiva de vástagos de válvulas o pérdidas en los sellos de la bomba (u otra causa por la cual llegue aceite a la cámara de combustión).

En el presente caso hubiese sido útil contar con la última comprobación de la compresión diferencial del motor, que quizás hubiese puesto de manifiesto una falla incipiente.

2 ANÁLISIS

Si bien en las pruebas que se realizaron al motor de la aeronave no se encontraron indicios de mal funcionamiento, se encontraron tres bujías con depósito de residuos (empastado) y bajo rendimiento lo que pudo provocar una merma de potencia en algún determinado momento del vuelo y sobre todo al efectuar la reducción de motor. También es de considerar que el alumno piloto no evaluó la situación para

poder llegar a la pista decidiendo un aterrizaje forzoso prematuramente, ya que en el interrogatorio da la impresión de que su mente se encontraba puesta más en donde aterrizar de emergencia, que realizar el vuelo en forma normal.

El alumno piloto al ser interrogado sobre cuantas eran las revoluciones que mermaban, no supo responder, solamente escuchaba que el motor rateaba y le faltaba potencia, decidiendo inmediatamente el aterrizaje.

El lugar donde realizó el aterrizaje forzoso fue el más adecuado, habría que evaluar la existencia de la falla real y de cuanta potencia disponía para poder llegar a la pista desde el lugar en donde comenzó la posible falla, ya que no se pudo determinar debido que el alumno piloto al ser interrogado en forma verbal sobre el lugar donde realizó el circuito no lo tenía muy presente, cuando se transitó por tierra con el mismo.

3 Conclusiones

3.1 Hechos definidos.

3.1.1 El alumno piloto se encontraba debidamente habilitado y calificado para el tipo de operación que realizaba.

3.1.2 La aeronave se encontraba mantenida de acuerdo a su documentación de conformidad a las reglamentaciones vigentes.

3.1.3 De acuerdo a las declaraciones del Instructor de Vuelo, el alumno piloto se encontraba en condiciones de realizar su primer vuelo solo.

3.1.4 No se encontraron fallas en el motor cuando este se lo puso en funcionamiento.

3.1.5 Las bujías con el perlado y bajo rendimiento, puede causar trepidaciones pero no una baja de la potencia sustancial como para determinar en básica un aterrizaje de emergencia forzoso de la pista y no poder llegar a esta.

3.2 Causa probable:

Aterrizaje de emergencia por posible falla de motor en un vuelo debido a una probable evaluación errónea por parte del alumno piloto en su primer vuelo solo, resultando la aeronave con daños de importancia al desbarrancarse del camino seleccionado para el aterrizaje y chocar contra un árbol dentro de una cantera.

Factores contribuyentes:

- Mala planificación del circuito de aterrizaje.
- Falta de adiestramiento en emergencia dentro de los circuito de pista.

4 RECOMENDACIONES

4.1 Al Instructor de vuelo: Para que analice los temas de enseñanza y patrones de vuelo en las habilitaciones de los alumnos para vuelo solo, puntualizando en especial las normas y procedimientos de seguridad dentro del circuito de pista para evitar casos similares en el futuro: 1) Debería evaluar las alturas del circuito de pista, de acuerdo a la relación de planeo de la aeronave para que en cualquier punto de la

misma, pueda llegar al aterrizaje. 2) El reconocimiento permanente, en el sector de vuelo en el que se encuentra volando, de los lugares aptos para un aterrizaje de emergencia, para que en caso de necesidad los pueda ubicar y utilizar con rapidez y eficacia.

- 4.2 Dar traslado de las presentes actuaciones a la DNA (DAG) a los fines estime corresponder.

Buenos Aires, de octubre de 2000

Inv. Operativo: Univ I Gerardo Broglio

Inv. Técnico: SA Julio Salazar

Revisión del Informe Final: Vcom. Miguel A. Filipánics

