

C.E. N° 5.449.665 (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 Estancia Aguaí, zona rural de Mariano I. Loza, provincia de Corrientes.

Fecha: 25 de Marzo de 1999

Hora Local: 08:48 Hs. Local

Aeronave: Helicóptero Bell Jet Ranger 206-B3

Matrícula: LV-WOO

Piloto: Licencia Comercial de Helicóptero N° 56414

Propietario: Gobierno de la Provincia de Corrientes

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo:

El helicóptero LV-WOO, despegó del aeropuerto de corrientes previo paso por el helipuerto del puerto de la ciudad de Corrientes donde recogió a dos pasajeros sin detener el motor, continuó su vuelo siendo su destino final la localidad de Curuzú Cuatía. El vuelo se desarrolló normalmente y luego de haber volado unos 55 minutos el piloto experimentó la detención de la planta de poder, por lo que decidió realizar en esta situación un aterrizaje con autorrotación enfrentando el viento, al llegar al piso el helicóptero golpea sus esquís ocasionando su aplastamiento. Los ocupantes descienden sin novedades.

1.2. Lesiones a personas:

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves	--	--	--
Ilesos	1	--	2

1.3. Daños sufridos por la aeronave:

Daños leves, soporte de esquí en fuselaje y esquís doblados.

1.4. Otros daños:

No se produjeron.

1.5. Información sobre la tripulación:

Piloto al mando: Licencia de Piloto Comercial de Helicóptero N° 56414 y Piloto Privado de Helicóptero; Habilitaciones; R22, B06; R44 30 años de edad; Aptitud Psicofisiológica en vigencia, con vencimiento el 21 DIC 99, se retiró.

Experiencia total de vuelo: 525.6 hs;

En los últimos 30 días: 11.9 hs.;

En las ultimas 24 hs.: 1.8 hs.;

En el tipo de aeronave accidentada: 414.6 hs.

Tiempo de descanso desde el ultimo vuelo: 1 días.

1.6. Información sobre la aeronave:

Tipo: helicóptero; Marca: Bell; Modelo: 206-B3 N° de serie: AR-28-8190032;

Matrícula: LV-WOO;

Propietario: Gobierno de la Provincia de Corrientes. Domicilio: Casa de Gobierno de Corrientes – 3400 – Corrientes.

Certificado de Aeronavegabilidad: Standard Permanente, con vencimiento en el mes de Septiembre de 1999, se retira. Liberado: 26 MAR 99.

Tren de aterrizaje: Esquí.

Rotor Principal: Marca: Bell; Modelo: 206-010-200-133; N° de serie: A-2317 y A-2319.

Rotor de Cola: Marca: Bell; Modelo: 206-016-201-131; N° de serie: CS-41 y CS-548.

Motor: Marca: Allison; Modelo: 250-C20J; N° de serie: CAE-270716.

1.7. Información meteorológica:

Según el SMN los datos extraídos de los registros horarios de la estación Meteorológica de Curuzú Cuatiá AERO las condiciones meteorológicas en el lugar del accidente eran las siguientes; Viento Calmo, visibilidad 15 km fenómenos significativos ninguno nubosidad 6/8 AC/CI, temperatura 24.9 C°. Temperatura del punto de rocío 22.6 C° presión 1011,0 hPa humedad relativa 87%.

No es factor concurrente al presente accidente.

1.8 Ayudas a la navegación:

No es factor concurrente al presente accidente.

1.9 Comunicaciones:

No es factor concurrente al presente accidente

1.10 Información sobre el aeródromo:

El accidente se produce fuera de aeródromo sobre campo abierto sin obstáculos. Ubicación: 7,5 km. al NW de Posadas; Coordenadas Geográficas: 2926S 5811W; Altura sobre el nivel del mar: aproximadamente 138 metros; Superficie de tierra.

1.11 Registradores de vuelo:

No posee

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

No hubo dispersión de restos. El helicóptero se accidentó al hacer contacto con el terreno luego de realizar la autorrotación, donde se aplastó el esquí contra el fuselaje en el soporte trasero.

1.13 Información Médica y Patológica:

No hubo lesionados.

1.14 Incendio:

No se produjo.

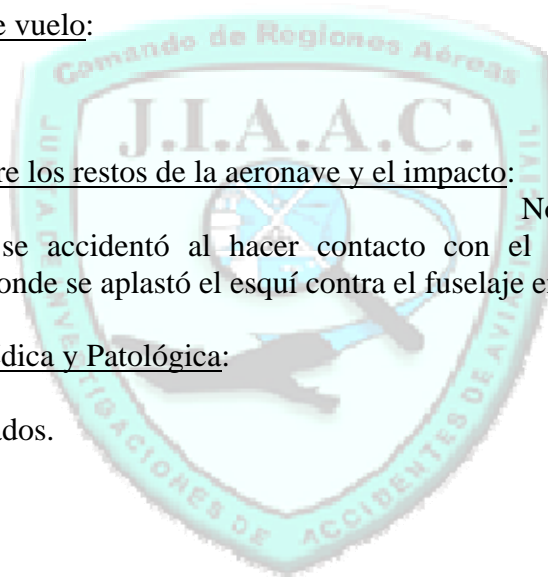
1.15 Supervivencia:

Tanto la tripulación como los pasajeros se hallaban con sus cinturones de seguridad colocados y ajustados, la aeronave no experimentó golpes como para afectar la integridad física de los ocupantes.

1.16 Ensayos e investigaciones:

Se remitió al Grupo de Adm. de Material Córdoba el indicador de cantidad de combustible y los dos transmisores de cantidad de combustible, para verificar posibles errores de indicación. A la verificación visual no se encontraron novedades.

Verificación funcional: en el indicador no se aprecia error y en ambos transmisores su funcionamiento se encontraba OK. Dando como conclusiones: que no se encontraron novedades de funcionamiento.



Se solicitó a la planta expendedora de combustible del aeropuerto Corrientes las boletas de las cargas realizadas al helicóptero LV-WOO a siete días anteriores a la fecha del accidente. Esta planta remitió dos facturas de carga de los días 22 y 23 de marzo de 1999, cargando 263 y 255 litros .

En el lugar del accidente se procedió a verificar visualmente por la boca de carga de combustible, arrojando resultado negativo hallándose el mismo sin combustible como así también el drenaje del mismo. Se verificó la luz y alarma de Fuel Low, y esta funcionaba y encendía normalmente.

1.17 Información orgánica y de dirección:

El helicóptero pertenece a la Gobernación de la Provincia de Corrientes , los traslados y movimientos del mismo dependen del Jefe de Operaciones de la Dirección Provincial de Aeronáutica de Corrientes

1.18 Información adicional:

El día 24 el helicóptero realizó un sobre vuelo por el interior de la provincia de Corrientes, volando un total de 2.9 horas sin realizar recarga de combustible.

1.18.1 Opinión de los asesores:

1.18.1.1 Asesor Técnico: opina que no es competencia de esa asesoría.

1.18.1.2 Asesor de tránsito Aéreo: De lo investigado esta asesoría opina que el accidente se debió a una deficiente planificación del vuelo que además se encuentra perfectamente encuadrado en el Reglamento de Vuelo 2da parte “Reglas Generales de Vuelo” –Secc 3º Preparación del Vuelo-norma 37

1.18.1.3 Asesor Jurídico; De la investigación técnica realizada se aprecia que el piloto no cumplió con el Art.84 del Código Aeronáutico (Ley 17285) y Reglamento de Vuelos.

1.18.1.4 Asesor en Medicina Aeronáutica; esta asesoría encuadra el accidente en las fallas de performance humana , en un error del pilotaje que al verificar el combustible por instrumentos planificó mal su vuelo.

2. ANÁLISIS

2.1 Operaciones de vuelo: El día 24 el piloto con el helicóptero voló 2.9 horas y habiendo despegado como era de costumbre con su tanque lleno de combustible, de acuerdo a la declaración del mecánico Martelotto y la gente de la Planta de Combustible Corrientes.

2.2 Consumo de combustible: Del día 25 día del accidente se analizó lo siguiente; si el consumo del motor es de aproximadamente a razón de 90 litros por hora, en 2.9 horas consumió 261 litros, quiere decir que le quedaba un remanente de 83 litros. El día del accidente, no se realizó reabastecimiento de combustible y el piloto con el helicóptero desde que despegó hasta que se detuvo la turbina voló aproximadamente 55 minutos, considerando el consumo horario se puede determinar que en ese período consumió 82,8

litros durante el vuelo, quedando un remanente de aproximado, de no más de 7 a 8 litros en todo el circuito de combustible.

3 CONCLUSIONES:

- 3.1.1 El piloto tenía licencia y estaba habilitado 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 las declaraciones existente no queda claro que exista un responsable directo de la carga de combustible al helicóptero.
- 3.1.4 La falta de combustible para el vuelo programado fue determinante en este accidente. La emergencia fue bien resuelta por el piloto.
- 3.1.5 No se encontró anomalías de mal función en los indicadores de combustible ni en la alarma, estos funcionaban correctamente.
- 3.1.6 La aeronave se encontraba dentro de los límites de Peso y Balanceo.
- 3.1.7 No existió una comunicación fluida entre los mecánicos y pilotos para cerciorarse de la carga de combustible. El piloto deja entrever que da por supuesta la carga por parte de los mecánicos y no realiza un chequeo del mismo en forma visual.
- 3.1.8 No existe en la Dirección Provincial de Aeronáutica una metodología de comprobación y chequeo en el cambio de turnos para cerciorarse las acciones hechas por cada turno.

3.2 CAUSA:

Detención de la planta de poder por falta de combustible, durante un vuelo de traslado de pasajeros, con posterior aterrizaje forzoso en autorrotación produciendo dobladuras en los esquies y daños leves en los soportes de los mismos al fuselaje de la aeronave.

4. RECOMENDACIONES:

Al Jefe de Pilotos de la Gobernación de la Provincia de Corrientes: Concientizar a los pilotos, sobre la seguridad aérea y las reglamentaciones vigentes en lo que respecta a la carga de combustible y planificación de los vuelos.

Buenos Aires, de noviembre de 2000

Inv. Operativo. Univ II Gerardo BROGLIO
Inv. Técnico SP Julio Mario SALAZAR
Revisión del Informe Final: Vcom. Miguel Alejandro FILIPANICS
Jefe del Depto. Inv. de Campo