

C.E.N° 5.437.074 (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: Estancia "La Paz" 3 Km de Saladillo (Pcia. de Buenos Aires)

Fecha: 23-May-99

Hora Local: 16:45 HOA

Aeronave: Piper PA-11

Serie: N° 739

Matrícula LV-YRH

Piloto: Piloto Privado de Avión N° 62.988

Propietario: Aeroclub Saladillo

Nota: Todas las horas está en Hora Oficial Argentina (HOA) correspondiente al huso horario -3

1. Información sobre los hechos.

1.1 Reseña del vuelo.

El Piper PA-11, LV-YRH despegó del Aeroclub Saladillo el 23 de mayo de 1999 a las 1600 hs HOA para efectuar una navegación de adiestramiento con sobrevuelo de Gral Alvear y regreso al aeródromo de salida; en un recorrido de unos 30 Km.

El piloto iba acompañado por un pasajero.

El LV-YRH sobrevoló Gral. Alvear con una altura de 1000 pies, emprendiendo el regreso ya que el piloto observó “bruma” que disminuía la visibilidad. Pucó después afirma que la reducción era notable, desorientándolo por lo que decidió hacer un aterrizaje por precaución. Eligió campo e hizo una aproximación al mismo tocando y corriendo sin novedad. Cerca del final de la carrera la aeronave capotó. Los ocupantes salieron por sus propios medios. El avión aterrizó en el establecimiento rural “La Paz” situado a 3 Km de la ciudad de Saladillo a las 16:45 hs, siendo de día, con una hora de luz hasta el crepúsculo.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3. Daños sufridos por la aeronave

El Lv-YRH sufrió daños de importancia en la hélice, deriva y estabilizador. Daños leves en el capot, fuselaje y alas.

1.4 Otros daños

No hubieron otros daños.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto de 51 años de edad, tiene Licencia de Piloto Privado de Avión N° 62.988 habilitado para volar aviones monomotores terrestres hasta 5.700 Kgs. El examen psicofisiológico estaba vigente hasta el 23 de agosto de 1999.

Se había recibido de piloto privado el 07 de enero de 1999.

Tenía un TG de: 26.2 hs

En los últimos 90 días: 18.30 hs

En los últimos 30 días: 08:00 hs

En el día del accidente: 0:45 hs

Fuera del aeródromo: 3.15 hs

En el tipo de avión: 20.2 hs

1.5.2 Si bien el piloto tenía las 25 horas de vuelo solo, necesarias para poder llevar pasajeros, exigidas por el Reglamento de Licencia, Habilitaciones y Certificados de Competencia de Funciones Aeronáuticas Civiles (RAG 23 – III Parte, licencias, Cap III párrafo 40) no hay constancia en la libreta de vuelo del piloto que el Instructor lo

haya sometido a una inspección de 30 minutos como mínimo, con tres aterrizajes, necesarias para poder llevar pasajeros.

1.5.3 El instructor de vuelo fue el instructor del Aeroclub Saladillo. El piloto tenía muy poca experiencia en vuelo de navegación, habiendo efectuado solo dos vuelos anteriores de travesía de corta duración.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 El Piper PA-11 LV-YRH serie N° 739, categoría normal, es un monoplano de ala alta, tren convencional fijo, pertenece al Aeroclub Saladillo. Tenía el Certificado de Aeronavegabilidad al día, lo mismo que el Certificado de Matrícula.

1.6.2 El planeador tenía un TG de 7385:35; DUR 442:40; DUI 557 hs. Se encontraba bien mantenido.

1.6.3 El motor Continental modelo A-65-8-7, serie N° 60836-8-8 de 65 HP de potencia un TG de 3410:40 hs; DUR 1481:10 hs y DUI 16452 hs.

1.6.4 La hélice marca Sensenich, modelo 72-6K-42 de madera, de dos palas, paso fijo, tenía un DUR: 182 hs.

1.6.5 Peso y Balanceo:

60 litros de combustible	42 Kgs
-- aceite	-- Kgs
Piloto	83 Kgs
Pasajero	85 Kgs
Otros	-- Kgs
<hr/>	
Carga Total	210 Kgs
Carga útil autorizada	220 Kgs
Diferencia	10 Kgs menos
Autonomía	4 Kgs
Consumo horario	16 Kgs

El balanceo se encontraba dentro de los límites normales.

1.7. Información Meteorológica

1.7.1 Según el Servicio Meteorológico Nacional las condiciones meteorológicas en el lugar y hora del accidente eran: Viento SE/05 Kts, Visibilidad: 10 Km; Fenómenos Significativos: neblina; Nubosidad: 6/8 SC 600/1000 mts, 4/8 Ac; Temperatura 14.5°C; Temperatura Punto de rocío 11°C, Presión 1017.5 hPa; Humedad Relativa 80%

1.8. Ayudas a la navegación

La aeronave no contaba con equipos de ayuda a la navegación.

1.9 Comunicaciones

La aeronave no contaba con equipos de comunicaciones.

1.10 Información sobre el lugar del aeródromo:

La aeronave aterrizó por precaución en un campo del establecimiento rural “La Paz” sito a 3 Km de la ciudad de Saladillo. Se trata de terreno duro con vegetación crecida destinado al pastoreo, con dimensiones adecuadas.

1.11 Registradores de vuelo

Esta aeronave no posee registradores de vuelo.

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

El avión aterrizó normalmente y comenzó a correr por el campo hasta que ya casi sin velocidad, capotó quedando invertido, sin dispersión de restos.

1.13 Información Médica y Patológica

El piloto no tiene antecedentes médicos que hayan influenciado en el accidente. Resultó herido en la frente con una herida cortante y fractura del extremo distal del brazo izquierdo. El pasajero resultó ileso.

1.14 Incendio

No hubo incendio.

1.15 Supervivencia

El arnés de seguridad retuvo a los dos tripulantes; los cuales, a pesar de haber quedado el avión invertido salieron por sus propios medios. No hubieron situaciones para practicar supervivencia.

1.16 Ensayos e investigaciones

Se estudió minuciosamente el motor, determinándose que funcionaba normalmente, excepto la hélice que resultó destruida. El combustible era el adecuado.

1.17 Información orgánica y de dirección

No se formula.

1.18 Información adicional

El piloto manifiesta que lo envolvió “bruma” (en realidad neblina) pero la visibilidad según el Servicio Meteorológico Nacional era de 10 Km, quiere decir que la desorientación es consecuencia de no llevar la navegación y no de un factor meteorológico.

1.9 Técnicas de investigación útiles o eficaces

No se utilizaron técnicas especiales.

2. ANALISIS

El análisis de este accidente se basa fundamentalmente en los siguientes aspectos: 1) Escasa experiencia del piloto. 2) Reducida instrucción de navegación. 3) Tipo de máquina volada.

El piloto tenía 26 horas de vuelo, es decir recién había recibido su licencia de piloto privado, y tenía escasas cuatro horas de travesía, que se basa en un método de “navegación observada” es decir observando los accidentes y detalles del terreno.

Volando en esas condiciones y teniendo en cuenta la experiencia del piloto, la decisión de efectuar un aterrizaje por precaución al disminuir la visibilidad es excusable.

Si el piloto hubiera llevado correctamente la navegación a estima, no se hubiera desorientado, pudiendo dirigirse a un aeródromo de alternativa o al origen.

No efectuó la evaluación del campo, eligiéndose uno con pasto despereado y algo crecido. Tampoco tubo en cuenta el viento, aterrizando con viento de cola, que si hubiera tenido una intensidad de solo 5 Kts pudo haber contribuido al capotaje.

Sin embargo, teniendo aún luz natural, es probable que no hubiera capotado, si una vez aterrizado hubiera llevado totalmente la palanca del timón de profundidad hacia atrás y no hubiera apretado los frenos.

3. Conclusiones:

3.1 Hechos definidos:

3.1.1 El LV-YRH tenía el Certificado de Aeronavegabilidad vigente y el mantenimiento adecuado.

3.1.2 La aeronave es propiedad del Aeroclub Saladillo.

3.1.3 El Piloto tenía Licencia de P.P.A. N° 62.988 y estaba habilitado para volar el Piper PA-11.

3.1.4 El examen psicofisiológico del piloto estaba vigente.

3.1.5 El instructor de vuelo no le pasó inspección al cumplir las 25:00 hs de vuelo requeridas para poder llevar pasajeros (RAG-23). Por lo tanto no estaba habilitado para hacerlo.

3.1.6 El piloto tenía escasa experiencia en vuelo y muy reducida en navegación.

3.1.7 La aeronave no tenía equipos de ayuda a la navegación.

3.1.8 El piloto efectuó un aterrizaje por precaución sin reconocer previamente el estado del campo, dirección del viento, etc.

3.2 Causa:

Durante un vuelo de adiestramiento, al disminuir la visibilidad, aterrizaje por precaución, capotando al final de la carrera por: 1°) Desorientación por deficiencias en la navegación y 2°) Uso incorrecto de los mandos en el aterrizaje de emergencia.

Factores contribuyentes:

- 1- Insuficiente instrucción en aterrizajes de emergencia.
- 2- Escasos conocimientos de navegación a estima.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Al Aeroclub Saladillo

Debe controlar la instrucción impartida, el cumplimiento de normas, inspecciones, etc. en este caso el piloto llevaba un pasajero sin haber tenido la inspección correspondiente previa a la habilitación.

4.2 Al Instructor de Vuelo del Aeroclub Saladillo

Debe realizar la inspección previa a la habilitación, para que el piloto privado pueda llevar pasajeros y hacerla constar en el Libro de Vuelo del Piloto.

4.3 A los instructores y pilotos privados

El vuelo de travesía se basa en el tipo de navegación denominada “navegación a estima”. Básicamente consiste en resolver el triángulo de navegación, llevando las posiciones de aire a cotejarlos periódicamente con las posiciones fijas que pueden obtenerse de referencias terrestres, radioayudas, astros, etc. (navegación observada, radioeléctrica, astronómica, etc)

En un caso semejante, un piloto experto llevando correctamente la navegación a estima, conociendo su posición, teniendo la carta de la zona y sus elementos de cálculo, se hubiera dirigido a un aeródromo de alternativa, de los tantos que hay alrededor de Saladillo, sobrevolando previamente el aeródromo de destino por si fuera posible aterrizar.

4.4 Cuando hay neblina (teniendo combustible) para poder observar mejor, es conveniente ascender para tener mejor vista. Volando a 1000 pies generalmente sólo se alcanza a ver la vertical del lugar.

5. Requerimientos especiales

5.1 Llevar a conocimiento de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad el Informe Final con relación a los daños de la aeronave.

- 5.2 Llevar a conocimiento de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas el Informe Final con relación a lo expresado en los párrafos 3.1.5 y 4.2

Buenos Aires, de abril del 2000

Inv. Operativo: Univ I Rodolfo Pacheco
Inv. Técnico: SA Rubén Palacios
Redacción del Informe Final: PCS I Carlos A. Quaglino

