

C.E.N° 5.453.622 (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 / 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

ACCIDENTE OCURRIDO EN:

Lugar: Canal Oyarvide – al W de la Isla Martín García (Pcia. de Buenos Aires)

Fecha: 22-May-99

Hora Local: 16:30 HOA

Aeronave: ULM Aventura – Chapete II

Matrícula: LV-X-218

Piloto: Piloto Privado de Avión N° 54-591

Propietario: Eduardo Antonio Volpe

1. Información sobre los hechos.

1.1 Reseña del vuelo.

El día 22 de mayo de 1999, a las 16:15 horas, el piloto despegó en vuelo de turismo con el avión anfíbio marca Aventura LV-X-218 desde la Isla Martín García con destino al Aeródromo de Escobar.

A los pocos minutos de vuelo, encontrándose sobrevolando la isla Oyarvide, decide realizar un acuatizaje en el canal.

Luego de deslizarse unos metros sobre el agua, es sorprendido por un fuerte golpe en la parte delantera, el avión se frena, comenzó a entrar el agua, se hunde de proa y se levanta de cola quedando finalmente en posición invertida.

La aeronave quedó destruída, el piloto y el pasajero con heridas leves, la abandonaron por sus propios medios.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3. Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Célula: La aeronave resultó destruída

1.3.2 Motor: Sin daños por el impacto, no obstante debe realizarse inspección por accidente y por haberse sumergido en el agua.

1.3.3 Hélice: Sin daños por el impacto, debe efectuarse inspección por accidente y por haber quedado debajo del agua.

1.4 Otros daños

No daños.

1.5 Información sobre el personal

El piloto de 59 años de edad, tiene la Licencia de Piloto Privado de Avión N° 45.591, habilitado para volar aviones monomotores terrestres hasta 5700 Kgs. Su aptitud psicofisiológica estaba vigente.

Experiencia de vuelo:

Últimos 90 días	327:80 hs
Últimos 30 días	16:80 hs
El día del accidente	00:35 hs.
Fuera de Aeródromo:	125:40 hs.
Vuelo por instrumentos	----- hs
Entrenador terrestre	----- hs
Vuelo nocturno	----- hs
En el tipo de avión	139:60 hs
Acuatizajes	167

El piloto mantuvo actividad de vuelo todos los meses sin interrupción.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 La aeronave es una avión experimental marca Aventura, modelo Chapete II, tipo anfíbio, N°/S 001, matrícula LV-X-218.

1.6.2 Fue construída en base a un Kit y el mantenimiento está a cargo del propietario, su habilitación final en base a la inspección final, visual y en vuelo de prueba, realizada por la División Ingeniería de la DNA el 19/03/98.

1.6.3 Posee su Certificado de Aeronavegabilidad en Categoría Standard, Clasificación “Experimental en vigencia”, con fecha de vencimiento el 30/03/2000.

1.6.4 Esta equipado con un motor marca Rotax, modelo 912, serie N° 4.401.696 con una potencia de 80 HP; tiene un TG de 139:55, un DUR de nuevo. Última inspección se realizó el 30/03/99 cuando tenía 129:45 horas.

1.6.5 La hélice es marca Ivo-Prop, modelo Magnun – Prop, de fibra de carbono bipala y paso fijo.

1.6.6 Peso y balanceo:

36 lts de combustible	26 Kgs
Piloto	84 Kgs
Pasajeros	79 Kgs
Otros	05 Kgs
Carga útil total	194 Kgs
Diferencia	42 Kgs
Autonomía	2:15 hs
Consumo horario	15 lts/hs
Combustible usado	95/100 octanos

1.7. Información Meteorológica

El Servicio Meteorológico Nacional suministró las condiciones meteorológicas del lugar del accidente:

Viento 320/04 Kts, Visibilidad 10 Km, fenómenos significativos ninguno, nubosidad 3/8 CC, temperatura 17.5°C, temperatura punto de rocío 9.8°C, presión 1019.0 hPa, humedad relativa 60%.

1.8. Ayudas a la navegación

No aplicable para este caso.

1.9 Comunicaciones

Posee un equipo de VHF, no estaba en comunicaciones con la Torre de Control de Martín García.

1.10 Información sobre el lugar del aeródromo:

El accidente ocurrió en el canal Oyarvide al W de la isla de Martín García. Cuyas coordenadas son latitud: 34° 11' S – 58° 15' W. Elavación sobre el nivel del mar 2 mts.

1.11 Registradores de vuelo

Esta aeronave no posee.

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

La aeronave chocó con un tronco de árbol que se encontraba por debajo de l línea de flotación y no hubo dispersión de restos.

1.13 Información Médica y Patológica

El piloto y pasajeros resultaron con heridas leves y fueron atendidos en la Unidad Sanitaria de Martín García.

El piloto tenía una herida cortante en el cuero cabelludo mientras que el pasajero presentaba una pequeña herida en la frente. Ambos se retiraron de la Unidad Sanitaria por sus propios medios.

1.14 Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

Luego del impacto, el piloto y el pasajero abandonaron la aeronave por sus propios medios, permanecieron aferrados a una parte del planeador que se mantenía a flote. Fueron rescatados por una embarcación que acudió en su ayuda, trasladándose hasta la Unidad Sanitaria de Martín García donde se le brindó la atención médica correspondiente, comprobando que ambos ocupantes de la aeronave presentaban lesiones de carácter leves y que se retiraron por sus propios medios de dicha unidad. Los cinturones de seguridad (correas de hombro) no se cortaron y soportaron el impacto.

1.16 Ensayos e investigaciones

- 1.16.1 El ULM fue trasladado a Martín García y posteriormente hasta el taller del propietario en la localidad de Villa Lugano Bs As, lugar donde se armó el Kit del ULM Aventura modelo Chpatete II.
- 1.16.2 Se inspeccionó el estado de los cables de comando, sin encontrar novedad.
- 1.16.3 El motor no presentaba roturas.
- 1.16.4 Se revisó e inspeccionó el sistema de encendido y al ser probado eléctricamente daba una chispa de muy buena intensidad en sus terminales.
- 1.16.5 El sistema de combustible no estaba roto, ni presentaba obstrucciones en su recorrido
- 1.16.6 La célula del ULM había sufrido la rotura del casco en el lugar donde se apoya, producto del impacto con el tronco. El resto quedó inutilizable por haber quedado sumergido en el agua.
- 1.16.7 El motor y la hélice si bien no tuvieron daños por el impacto se debe efectuar una inspección por accidente y por haber quedado bajo el agua.
- 1.16.8 No hubo falla de material ni de mantenimiento.
- 1.17 Información orgánica y de dirección
- El ULM experimental (anfibia) es de uso privado.
- 1.18 Información adicional
- 1.18.1 Opinión de los Asesores:
- Los Asesores Técnicos, de Tránsito Aéreo, Jurídico y en Medicina Aeronáutica, no encuentran factores causales de sus competencias.
- 1.9 Técnicas de investigación útiles o eficaces
- No se utilizaron nuevas técnicas.
2. ANALISIS
- 2.1 Aspecto Técnico
- La aeronave es un ULM de tipo anfibia, construida en base a un Kit adquirido en el Estado de Florida (USA) y el mantenimiento está a cargo del propietario. Se realizó la inspección final, visual y prueba en vuelo otorgándole la habilitación por el personal de la División Ingeniería DCAB DNA el 19-03-98. Posee Certificado de Aeronavegabilidad Estándar Clasificación “Experimental” en vigencia. En el accidente la aeronave no tuvo fallas de material ni de mantenimiento. La célula quedó destruida, el motor y la hélice son recuperables, previa inspección por accidente y por haber quedado bajo el agua.

2.2 Aspecto Operativo:

El lugar del accidente era conocido por el piloto, que había acuatizado en varias oportunidades.

Voló sobre el canal de Norte a Sur a una altura de 300 pies y al no divisar los obstáculos, enfrentó al viento para efectuar el aterrizaje.

El impacto se produjo a los pocos metros de haber tomado contacto con el agua, cuando la aeronave mantenía la velocidad de acuatizaje (55 MPH) impacta con un tronco de árbol que se encontraba bajo la línea de flotación, como consecuencia el ULM capotó quedando sumergido y con daños en la proa.

3. Conclusiones:

3.1 Hechos definidos:

3.1.1 La aeronave tenía su Certificado de Aeronavegabilidad categoría Estándar, clasificación “Experimental”.

3.1.2 No tuvo falla de material ni de mantenimiento.

3.1.3 Posee Licencia de Piloto Privado de Avión N° 45.591 con un total de 327.8 horas, de las cuales tiene una experiencia de 139.6 horas y 167 acuatizajes en el tipo de aeronave accidentada.

3.1.4 El de árbol se encontraba debajo de la línea de flotación imposible de ser divisado por el piloto.

3.1.5 El color marrón del agua es otro factor que contribuyo en contra de la prevención del accidente ya que el árbol también se mimetiza con el agua.

3.1.6 El factor meteorológico no influyó en el accidente

3.2 Causa:

En un vuelo de turismo, durante el acuatizaje choque de la aeronave con un tronco de árbol que se encontraba debajo de la línea de flotación, provocando la rotura de la proa y el capotaje de la aeronave.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Para el Piloto: Utilizar la zona central de los canales en los ríos, ya que por lo general, suelen ser mas profundos en ese lugar y las posibilidades de embestir un obstáculo por debajo de la línea de flotación se minimizan, esto no quiere decir que se eliminan. No obstante sería recomendable realizar prácticas en zonas más seguras y controladas previamente con embarcaciones para evitar repeticiones o conocer los causes del río y sus profundidades con cartografías que utilizan las embarcaciones para desplazarse en las zonas fluviales.

Buenos Aires, de noviembre de 2000

Inv. Operativo y Proyecto de Informe Final: Univ I Rodolfo Pacheco

Inv. Técnico:

Revisión y redacción del Informe Final: Vcom. Miguel Alejandro FILIPANICS

Jefe del Depto. Inv. de Campo

