

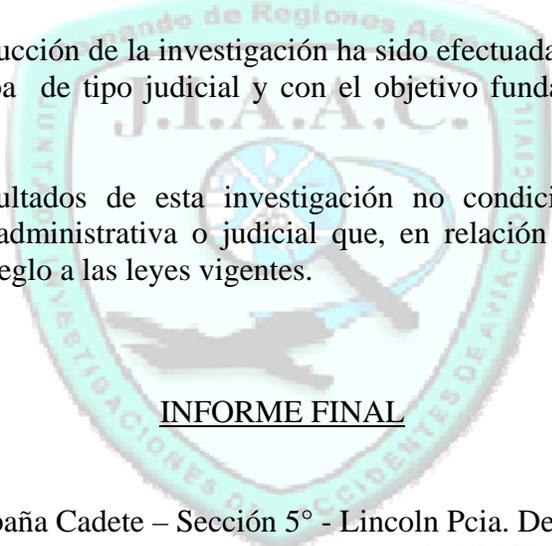
ADVERTENCIA:

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 en 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 de tipo judicial 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 las leyes vigentes.



INFORME FINAL

Accidente ocurrido en: Cabaña Cadete – Sección 5° - Lincoln Pcia. De Buenos Aires

Fecha: 12-Ago-00

Hora Local: 16:15 hs Local

Aeronave: Piper PA-11

Matrícula: LV-RGI

Piloto: Piloto Privado de Avión N° 57.427

Propietario: Aeroclub Lincoln (Pcia. de Buenos Aires)

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

1.1 Reseña del vuelo.

El día 12 de agosto del 2000, a las 15:57 HOA, el Piloto al mando del avión Piper PA-11 LV-RGI despegó del aeroclub de Lincoln (Pcia. de Buenos Aires) para realizar un vuelo local y arrojar unos volantes sobre la sede de la Comisión de Fomento del Barrio San José ubicado en el extremo sur de la ciudad.

Llevaba un pasajero a bordo y las condiciones meteorológicas eran buenas.

El vuelo se desarrolló a una altura de 1000 pies y luego descendió hasta los 500 pies para el arrojado de los volantes; una vez terminado, cuando volvían sobre la Sociedad de Fomento con rumbo SE, el piloto escuchó un ruido en el motor seguido de una vibración por lo que optó realizar un aterrizaje forzoso.

El lugar elegido para la emergencia le resultó corto, y ante el inminente choque con un alambrado, el piloto trató de superarlo por arriba con poca velocidad, quedando finalmente enganchado arriba de unos árboles de una zona boscosa que la tenía al frente.

Los ocupantes de la aeronave salieron por sus propios medios, el piloto con heridas leves, y el pasajero resultó ileso.

El Piper PA-11 tuvo daños de importancia.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños sufridos por la aeronave

Célula: De Importancia.

Motor: Daños menores.

Hélice: Destruída.

1.4 Otros daños

Dos / tres árboles dañados.

1.5 Información sobre el personal

Piloto de 53 años de edad, posee la Licencia de Piloto Privado de Avión N° 57.427. Su aptitud psicofisiológica estaba en vigencia, vencía el 01-06-2001.

Experiencia de vuelo:

Total: 108:05 hs

Últimos 90 días:

Últimos 30 días:

Nota: No figuran en su historial de vuelo, actividades de aeroaplicación en los últimos seis (6) meses

1.6 Información sobre la aeronave

Tipo: Avión Marca: Piper Modelo: PA-11 C S/N° 21066 Matrícula LV-RGI  
 Propietario: Aeroclub Lincoln (Pcia. de Buenos Aires)

Certificado de Aeronavegabilidad: Standard  
Categoría: Normal con fecha de vencimiento el 12 de agosto del 2000.  
Fue liberado el 30 de octubre del 2000 al Sr. Marcelo Bosque.  
Tren de aterrizaje: Convencional fijo  
Hélice marca Pignolo modelo CK N/S 1487 bipala de madera.  
Motor: Continental modelo C-90-16-E S/N 48744-8-16  
TG: 3032.7 DUR: 148.8 Potencia: 90 HP

1.7. Información Meteorológica

El informe suministrado por el Servicio Meteorológico Nacional del día 12 de agosto del año 2000 fue elaborado en base a los datos proporcionados por la Estación Meteorológica al instante de ocurrido el accidente. La observación meteorológica de las 16:15 horas local de Junín Aero reportaba:

Viento: NNE / 15 Km

Visibilidad: 15 Km

Fenómenos significativos: Ninguno

Nubosidad: 2/8 AC 3000 mts.

Temperatura: 12.3 °C

Temperatura punto de rocío: -2.8 °C

Presión: 1025.4 hPa

Humedad relativa: 35 %

1.8. Ayuda a la navegación

No aplicable a este tipo de accidente.

1.9. Comunicaciones

Esta aeronave no tiene equipo de comunicaciones.

1.10. Información sobre el lugar del accidente

Ubicación: 2.5 Km al S de la localidad de Lincoln (Pcia. de Buenos Aires)

Categoría: Público.

Coordenadas Geográficas: 34° 53' S – 61° 31' W

Elevación: 87 mts.

Pistas: 14/32 de 750 x 30 mts.

Superficie: tierra

1.11. Equipos registradores de datos de vuelo y voces en cabina

Esta aeronave no tiene equipo registradores de vuelo y/o voces

1.12. Información sobre los restos de la a/n y el impacto.

La aeronave cayó sobre los árboles, quedando enganchado entre las ramas, pedazos de hélice, plexiglás y trozos de chapa quedaron dispersos en un radio de 3 a 5 metros aproximadamente.

1.13 Información Médica y Patológica

El piloto no tiene antecedentes médicos que hayan influenciado en el accidente. El piloto tuvo heridas cortantes en la en la parte frontal de la cabeza y el pasajero resultó ileso.

1.13 Incendio

No hubo incendio.

1.15 Supervivencia

Piloto y pasajero abandonaron la aeronave por sus propios medios. Los cinturones de seguridad soportaron el impacto. No hubo oportunidad de desarrollar acciones de supervivencia.

1.16 Ensayos e Investigaciones

Luego de una inspección ocular en el lugar del accidente, se autorizó el traslado de la aeronave hasta el Aero Taller Roldán, con asiento en el aeródromo de Lincoln.

Se procedió a la inspección de los comandos de vuelo y estado de los cables y superficies móviles del Piper PA-11 sin novedad.

Se controló todo el sistema de combustible, (cañerías) desde el tanque hasta el carburador, comprobando que la llegada de combustible era normal; se chequeó filtro de combustible y llave selectora, desmontaje del carburador sin encontrar novedades.

Se controló todo el sistema de encendido, comprobándose que funcionaba normalmente.

Se desmontaron los cilindros, se verificaron las tapas de cilindro, pistones, bielas, accesorios y conjunto de engranajes de la caja de accesorios sin encontrar novedades.

No hubo formación de hielo (de acuerdo al ábaco de formación de hielo en el carburador).

Por último se sacó una muestra de combustible para ser analizado en el Laboratorio de Ensayos.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

La aeronave un Piper PA-11 pertenece al Aeroclub Lincoln para impartición de doble comando y entrenamiento de pilotos.

1.18 Información adicional

Informe del Laboratorio de Ensayos de Material El Palomar que señala como resultado que la muestra de combustible analizada es “APTA” para uso aeronáutico.

1.18.1 Opinión de los Asesores

- 1.18.1 El Asesor en Tránsito Aéreo opina que el piloto realizó una tarea para la cual no estaba habilitado. La altura mínima para vuelo sobre zonas habilitadas es 1000 pies sobre el obstáculo más alto dentro de un área de 600 metros alrededor del avión en la trayectoria prevista. (Reglamento de Vuelos – 3° parte – VFR – Cap. VIII – Norma 90 inc 1°).
- 1.18.2 El Asesor Médico expresa que de acuerdo a lo investigado el factor de falla de performance humana fue producido por falta de entrenamiento del piloto.
- 1.18.3 Los Asesores Técnico y Jurídico no encuentran factores causales de sus respectivas asesorías.

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces:

No se utilizaron técnicas especiales.

2. ANÁLISIS

2.1 Aspecto Técnico:

De acuerdo a las inspecciones realizadas, no surgen novedades que puedan haber influido en el accidente.

2.2 Aspecto Operativo:

Los ruidos que se escuchan en un avión en vuelo, en este caso un Piper PA-11, cambian cuando se vuela ese mismo tipo de avión con la ventanilla abierta o bien sin la puerta de acceso, al cambiar el perfil aerodinámico del avión.

El problema aumenta, cuando el piloto al mando de la aeronave, no tiene experiencia y con muy pocas horas de vuelo de entrenamiento mensual, esto último muy usual en los Aeroclubes del interior.

El viento arrachado que había ese día, en cierto momento produjo una variante en el ruido normal en el vuelo, que confundió al piloto a estimar que el ruido escuchado podía provenir del motor, y por lo cual decidió el aterrizaje de emergencia tal cual lo manifiesta en la ampliación de su declaración pasado un tiempo después del accidente.

Con relación a la emergencia (luego del arrojado de volantes) por supuesta falla de motor, el viento fuerte y arrachado a sotavento de la zona boscosa, incidió en la rápida pérdida de altura de la aeronave que se encontraba volando a escasos 120 metros de altura, éste fue el factor que le restó posibilidades al piloto de poca experiencia, de elegir un lugar apropiado para el aterrizaje, resultándole muy corto.

De acuerdo al análisis técnico, el motor no tuvo problemas, además un testigo que se encontraba en el campo donde el piloto pretendía aterrizar, afirmó que escuchó el incremento de potencia del motor para sortear el alambrado y la arboleda muy alta, sin conseguirlo, quedando finalmente arriba de los árboles al entrar en pérdida.

En cuanto el arrojado de volantes que se realizó durante el vuelo local, el piloto, según consta, voló por debajo de los mínimos que determina las Reglas de Vuelo Visual (VFR) del Reglamento de Vuelos.

Al respecto, dicha tarea que fue a un pedido a favor de una Sociedad de Fomento, donde no hubo remuneración, y a pesar de que fuera autorizado por la Comisión Directiva del Aeroclub, no deja de ser un trabajo aéreo, donde debería ser realizado por un Piloto con licencia habilitante (Piloto Comercial).

Estas anomalías, se podrían haber evitado, si el piloto hubiera sido asesorado por el Instructor.

En el Aeroclub Lincoln, como en otros Aeroclubes del interior, el instructor, solamente está presente en el campo, cuando debe impartir doble comando a los alumnos pilotos, previamente convenido el día y la hora; de donde se desprende que la actividad aérea en el aeroclub, no está controlada ni fiscalizada por el instructor.

### 3. Conclusiones

#### 3.1 Hechos definidos

- 3.1.1 La aeronave es un avión marca Piper PA-11, matrícula LV-RGI monoplano de ala alta, biplaza, de estructura metálica con revestimiento de tela.
- 3.1.2 Tenía el Certificado de Aeronavegabilidad clasificación Standard, categoría normal en vigencia con fecha de vencimiento 10-05-2001.
- 3.1.3 El Informe del Laboratorio de Ensayos de Material “El Palomar” arroja como resultado, aeronave “Apta” para uso aeronáutico.
- 3.1.4 El piloto tiene la Licencia de Piloto Privado de Avión N° 57.427 habilitado para volar aviones monomotores terrestres hasta 5700 Kgs.
- 3.1.5 Su aptitud psicofisiológica estaba vigente con fecha de vencimiento el 01-06-2001.
- 3.1.6 No poseía la Licencia habilitante para arrojado de volantes.
- 3.1.7 Durante el vuelo local, voló por debajo de los mínimos que determina las reglas del vuelo visual (VFR) Reglamento de Vuelos.

#### 3.1 CAUSA

Durante un vuelo local, presunta falla de motor y posterior intento de aterrizaje forzoso, en un campo no preparado, con caída de la aeronave sobre los árboles de una zona boscosa, al entrar en pérdida de sustentación, debido a la poca velocidad que disponía para superar la altura de los mismos, a pesar del intento por parte del piloto de haber incrementado potencia al motor.

#### Factores contribuyentes:

Escasa actividad de vuelo mensual.

Desconocimiento de las limitaciones como Piloto Privado y del Reglamento de Vuelos.

Reacción tardía ante una emergencia.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Al Aeroclub Lincoln:

Que se realice y conste en los Libros de vuelo, inspecciones periódicas a todos los pilotos del aeroclub por el instructor a cargo, a fin de verificar el grado de entrenamiento.

4.2 Llevar a conocimiento a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (División Instituciones Aero deportivas) el Informe Final, lo expresado en el punto 2. Análisis.

Buenos Aires, de marzo de 2001

Investigador Operativo: Univ I Rodolfo Pacheco  
Investigador Técnico: PCS II Julio Troiani