

C.E.N° 5.486.783 (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 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 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.

PROYECTO INFORME FINAL

Accidente ocurrido en el Cuartel III, Estancia La Viznaga, Roque Pérez, Provincia Buenos Aires.

Fecha: 29 de SEPTIEMBRE del 2000

Hora Local: 14:15 Hs.

Aeronave: Beechcraft B-35 - Matrícula LV-YSM

Piloto: Piloto Privado Avión N° 63.088 - Legajo N° 63.088

Propietario: DIEGO VICTORIO ORTEGA

Nota: La hora oficial Argentina (HOA) corresponde a la hora huso – 3.

1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS.

1.1 Reseña del vuelo.

La aeronave salió sin autorización del propietario, el día 29 de septiembre del 2000 a las 10:10 hs. de San Justo, Provincia de Buenos Aires, arribando a las 11:00 hs. a Lobos (Bs.As.).

En el aeroclub Fortín Lobos, como en días anteriores, el piloto manifestó que estaba sobrevolando la zona, tratando de localizar un camión con acoplado robado a un amigo días antes.

El despegue de Lobos, lo realizó a las 11:05 hs. sin recargar combustible. El piloto continuó la búsqueda del rodado mencionado. El sobrevuelo de la zona de Roque Pérez, distante unos 40 kilómetros, lo efectuaría recién tres horas más tarde.

A las 14:10 hs., sobrevoló la Estancia La Rosada de esa localidad, propiedad de la familia MARCHEGIANI, aparentemente con la intención de aterrizar sobre una franja de terreno sin obstáculos de 800 m. x 15, utilizada para tránsito interno.

El piloto nunca había aterrizado en la estancia de referencia, pero sí conocía la existencia de ella, debido a que junto con su madre realizaba visitas periódicas a la misma, en su vehículo particular.

La aeronave sobrevoló el casco de la estancia dos veces a baja altura presumiblemente para verificar el estado del campo, dirección e intensidad del viento, decidiendo el aterrizaje.

El segundo pasaje sobre el casco de la estancia, lo efectuó también a baja altura (30/40 m.) con el tren de aterrizaje desplegado y 10° de flaps, realizando en estas condiciones el viraje final para enfrentar la franja a utilizar.

El avión realizó dos circuitos con virajes a la izquierda de unos 35° de inclinación. El último viraje lo hizo escarpado y con más de 60° de inclinación sobre la izquierda, siempre con flaps y tren afuera.

En esa situación se deslizó hacia abajo tocando primeramente el ala izquierda en el suelo y luego el motor, con aplastamiento de la cabina, ala derecha y fuselaje.

Como consecuencia del accidente el avión resultó destruido, piloto fallecido y el pasajero con heridas graves.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3. Daños sufridos por la aeronave

Célula: .
Hélice:
Motor:

1.4 Otros daños

No se produjeron otros daños. El lote no presentaba signos de labranza, ni se observó ganado en pie.

1.5. Información sobre el personal

1.5.1 Designación: Piloto al mando.

El piloto de 26 años de edad, con Licencia de Piloto Privado Avión N° 63.088, estaba habilitado para aviones monomotores hasta 5.700 Kgs., y su psicofísico se encontraba vigente, sin restricciones, venciendo el 21-ago-2001.

1.5.2 Experiencia en vuelo:

Total	188.	hs.
Ultimos 90 días	18.	hs.
Ultimos 30 días	5.	hs.
En el tipo de avión	188.	hs.

1.5.2 Al momento del accidente el piloto había volado un total de 188 horas, no registrando actividad de vuelo los meses de mayo, julio y agosto del 2000. No existe constancia escrita y firmada correspondiente a la rehabilitación luego de los períodos señalados sin volar.

1.5.3 Al verificar la documentación del piloto, se pudo constatar que el despegue desde el aeródromo San Justo (Bs.As.) se realizó a las 10:10' hs., arribando al aeroclub Fortín Lobos (Bs.As.) a las 11:00 hs., totalizando 50 minutos de vuelo. En el Libro de Vuelo, el Piloto había anotado 2,30' hs. para ese tramo.

1.6. Información sobre la aeronave

1.6.1 **Tipo:** Avión, **Marca:** Beechcraft, **Modelo:** B-35, **Matrícula:** LV- YSM, **N° de Serie:** D-1435, **Fecha de fabricación:** Año 1967, **Tipo de inspección:** Periódica, **Horas TG:** 4327.6, **Horas D.U.R.:** 166.5, **D.U.I.:** 44.0, **Certificado de Aeronavegabilidad:** Estándar Normal, **Fecha de vencimiento:** Ene-2001, **Caduco:** SI, **Fecha de liberación:** .

1.6.1. **MOTOR - Marca:** Continental, **Modelo:** E-185-D, **Potencia:** 185 HP, **Serie:** N° 1835-D, **Horas Voladas TG:** 2265.2, **D.U.R.:** 168.1 , **D.U.I.:** 55.3. .

1.6.2. **HELICE – Marca:** Beechcraft, **Modelo:** 215, **Serie N°** H-9661, **Tipo de Inspección:** Periódica, **Horas TG:**1229, **Horas DUR:** --, **N° de Palas:** 2, Metálica, bipala, variable.

1.6.3. **Tren de Aterrizaje:** LV- YSM Triciclo, retráctil.

1.6.4 PESO Y BALANCEO

288 Litros de Combustible.....	159.6	Kg.
Piloto/Tripulación.....	75	Kg.
Pasajeros.....	75	Kg.

Otros	--	Kg.
CARGA UTIL TOTAL ...	309.6	Kg.
Carga útil autorizada	413	Kg.
Diferencia	103.4	Kg. más
Autonomía	6	hs.
Consumo horario	37	Lts./hs.
Peso Máximo para despegue	1.158	Kg.
Peso Vacío	745	Kg.

1.6.5 El centro de gravedad se hallaba dentro de los límites operativo.

1.7. Información Meteorológica

1.7.2 Datos suministrados por el S.M.N., extraídos de los registros horarios de la estación Meteorológica Aero, interpolados al lugar y hora del accidente, y visto los mapas sinópticos de superficie de UTC.

1.7.2.1 **Viento:** kt – **Visibilidad:** Km. - **Fenómenos Significativos:** – **Nubosidad:** SC – **Temperatura:** – **Temperatura Punto de Rocío:** °C – **Presión:** hPa – **Humedad Relativa:** %.

1.8. Ayuda a la navegación

No relacionadas con el accidente.

1.9. Comunicaciones

No relacionadas con el accidente.

1.10. Información sobre el lugar del accidente

El accidente ocurrió en la Estancia La Viznaga, Cuartel III, de la localidad de Roque Pérez, Provincia de Buenos Aires, ubicado en las coordenadas **35° 29' 16.9" S – 059° 29' 47.9" W**, sobre un lote de 60 hectáreas, sin cultivar. El terreno de superficie irregular, no se encontraba preparado para labranza, tampoco se observó durante la permanencia del personal de investigadores en el lugar, existencia de animales y/o ganado en pie.

1.11. Registradores de vuelo.

No poseían debido al tipo de aeronaves.

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

La aeronave LV- YSM, choco contra el terreno, dispersándose los restos de acuerdo al siguiente detalle:

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)

1.13 Información Médica y Patológica

No existen antecedentes médicos/patológicos, que pudieran haber influido en este accidente.

Piloto: Fallecido.

Pasajero: Fue trasladado al Hospital Municipal de Saladillo, Provincia de Buenos Aires, presentando politraumatismo, con traumatismo de tórax, fracturas múltiples.

1.14 Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

El piloto y el pasajero tenían sus correajes de sujeción colocados. Los cuerpos fueron despedidos fuera del avión debido a la fuerza del impacto y rotura de los enganches de fijación a la estructura del avión.

1.16 Ensayos e Investigaciones

1.17 Información Orgánica y de Dirección

El propietario de la aeronave, es el responsable de que las operaciones se efectúen respetando las limitaciones establecidas en los manuales de vuelo respectivos.

1.18 Información adicional

1.18.1 La aeronave estaba habilitada en la categoría Normal, estando prohibido realizar con la misma maniobras acrobáticas, incluido el tirabuzón, debiendo exhibir sobre el panel de Instrumentos y a plena vista del piloto, lo siguiente:

“Aeronave en categoría Normal y Utilitaria.

“Operar de acuerdo con el Manual de Vuelo Aprobado.

“Maniobras acrobáticas no son permitidas, excepto aquellas señaladas en el Manual de “Vuelo Aprobado.

“Tirabuzón intencional es prohibido. Es responsabilidad del Piloto y Propietario de la aeronave, cargar y distribuir adecuadamente la carga, de acuerdo a las limitaciones y procedimientos señalados en el Peso y Balanceo del Manual de Vuelo Aprobado.

1.18.2 El Manual de Vuelo indica que el avión entra en pérdida de sustentación a 64 MPH en vuelo recto, con tren y flaps arriba y pierde 150 pies (45,7 m.) de altura. En viraje escarpado de 60° con tren y flaps arriba, la velocidad de pérdida es de 91 MPH es decir, 41,4% más que en vuelo recto, con tren abajo el incremento de velocidad es mayor.

1.18.2 La aeronave contaba con Seguro de Responsabilidad Civil excluido pasajero. El Seguro se encontraba vencido. El Piloto figuraba como titular del seguro, en lugar del propietario de la aeronave.

1.18.4 Opinión de los Asesores

Asesor en Tránsito Aéreo:

Asesor Jurídico:

Asesor en Medicina Aeronáutica:

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No se usaron técnicas especiales.

2. ANÁLISIS

2.1 Operativo:

El vuelo se inicia directo desde el aeródromo San Justo a Lobos en la tarea de búsqueda desde el aire de un vehículo robado. Desde su primer escala voló 3,10 hs. hasta el momento del accidente.

Sobre la Estancia La Rosada, ubicada en la localidad de Roque Pérez, Provincia de Buenos Aires, la aeronave realiza dos circuitos a baja altura (entre 30/40 metros). El primero, de reconocimiento y presumiblemente para verificar el estado del campo, dirección e intensidad del viento. Efectúa virajes con 25°/35° de inclinación lateral a la izquierda sobre la estancia.

El segundo circuito, elegido el lugar y dirección del aterrizaje, realiza el viraje a baja altura con una inclinación de más de 60° a la izquierda, con tren y 10° de flaps afuera. En esas condiciones entra en pérdida de sustentación e impacta contra el terreno. Debido a la escasa altura, el piloto no pudo lograr el control de la aeronave, ya que este avión necesita 150 pies (45 m.) para poder recuperar una pérdida en vuelo nivelado.

2.2 Técnico:

3 Conclusiones

3.1 Hechos definidos

3.1.1 La aeronave se encontraba habilitada y su documentación actualizada.

3.1.2 El propietario de la aeronave no había autorizado al piloto fallecido el uso de la aeronave.

3.1.3 El seguro de Responsabilidad Civil (Excluido Pasajero) no estaba a nombre del propietario de la aeronave, figurando como titular el piloto accidentado, cuya cobertura no se encontraba vigente.

3.1.4 El piloto tenía licencia de piloto Privado Avión, y psicofísico vigente sin limitaciones.

3.1.5 El piloto, no registra rehabilitación luego de la falta de actividad aérea durante el mes de mayo, julio y agosto del 2000.

3.1.6 La actividad

3.1.7 El piloto

3.1.8

3.1.9

3.1.10

3.1.11

3.1.12

3.1.13

3.1.14

3.1.15

3.2 CAUSA:

3.3 Colisión contra el terreno, por pérdida de sustentación, debido a una mala operación por parte del piloto, al realizar un giro escarpado a baja altura con el tren de aterrizaje desplegado y 10° de flaps.

Factores Contribuyentes:

-
-

4. RECOMENDACIONES

- Al propietario de la aeronave: En lo sucesivo, deberá observar que los pilotos privados cumplieren lo determinado en el párrafo 43 del Reglamento de Licencias, Habilitaciones y Certificados de competencia de funciones aeronáuticas (R.A.G. 23), que dice:

“El titular de la licencia de piloto privado de avión, que permanezcan treinta días
“(30) sin realizar actividad de vuelo, deberá ser readaptado por un instructor
“habilitado, antes de reiniciar la misma, en un tema de una (1) hora, con cinco (5)
“aterrizajes como mínimo, cuya constancia debidamente certificada deberá obrar
“en el Libro de Vuelo del interesado.

A las Regiones Aéreas:

A la Región Aérea Centro:

Buenos Aires, de octubre del 2000

Investigador Operativo: PCS.II MARCELINO SEIJO
Investigador Técnico: S.A. RUBEN PALACIOS
Redacción Informe Final: Vcom. D. MIGUEL A. FILIPANICS

V° - B°