

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: Zona rural a 2 Km al Este de Villalonga – Pcia. de Buenos Aires
Fecha: 04 Septiembre de 2001 Hora Local: 18:00
Aeronave: Piper PA-12 Matrícula LV-RNU
Piloto: Piloto Privado de Avión N° 61.166
Propietario: Guillermo Ilgner

1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS.

1.1 Reseña del vuelo.

El piloto del LV-RNU realizaba, el 04 de septiembre de 2001 a las 18:00 hs, un vuelo de adiestramiento y regresaba hacia la localidad de Villalonga, desde el establecimiento rural Lomas Azules; propiedad de su padre.

Testigos circunstanciales vieron que la aeronave desde el vuelo recto y nivelado inició una picada pronunciada, hasta que impactó en el terreno, con un ángulo de 70° y elevada velocidad.

Desde el primer impacto con el terreno hasta que se detuvo, la aeronave recorrió unos 70 metros e inmediatamente se inició un incendio; que destruyó totalmente la aeronave.

El piloto falleció. El accidente ocurrió con luz diurna y por la tarde.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufre destrucción total e incendio.

1.4 Otros daños

No hubo otros daños en el hecho investigado

1.5. Información sobre el personal

El piloto al mando, argentino de 28 años de edad tenía Licencia de Piloto Privado de Avión con N° 61.166 extendida el 06 MAY 98 con habilitaciones para Vuelo Nocturno Local, Aviones Monomotores y Multimotores Terrestres hasta 5.700 Kgs. El Certificado de Aptitud Psicofisiológica estaba en vigencia hasta el 19 JUN 02. Legajo N° 61.166.

Experiencia de vuelo:

Total de horas de vuelo	336.0 Hs
En los últimos 90 días	9.1 Hs
En los últimos 30 días	14.0 Hs
El día del accidente	1.5 Hs
En el tipo de avión accidentado	Se desconoce

Ref: Los datos referentes a la experiencia de vuelo del piloto se obtuvieron del registro y foliado, tomo 107, folio 237 (25 JUN 01)

1.6. Información sobre la aeronave

Marca Piper CUB modelo PA-12. Fabricante Piper Aircraft Corp. Con número de serie:12-3461 matrícula LV-RNU con Certificado de Aeronavegabilidad Standard categoría normal con vencimiento de su habilitación anual en OCT 99. Monoplano ala alta recubrimiento de tela, tren de aterrizaje convencional fijo con capacidad para dos personas, un pasajero y un tripulante. Tipo de combustible usado 100 LL.

Equipada con un motor marca Lycoming modelo O-235-C. Número de serie N° 3852-15 con una potencia de 100 HP, equipado con una hélice bipala metálica marca Sensenich, modelo M76 A M2 con número de serie 23748, paso fijo.

1.6.1 Peso y posición del Centro de Gravedad

El peso máximo autorizado para el despegue 795 Kgr. El peso máximo para el aterrizaje 795 Kg. Peso vacío 447 Kg. Encontrándose el peso de la aeronave antes del accidente dentro de los límites operativos para dicho vuelo.

Es posible sostener que la aeronave estaba centrada y fue operada dentro del límite de peso máximo permitido. La opinión se fundamenta, en que a bordo se encontraba sólo el piloto, no había carga o elementos que pudieran desbalancear la ubicación del Centro de Gravedad (CG).

1.6.2 Mantenimiento y Habilitaciones

De lo registrado en los Historiales de Avión y Motor se puede decir que:

1.6.2.1 Desde muchos años antes del accidente a esta aeronave se le efectuaban únicamente las inspecciones de 100 hs para rehabilitación anual. No se cumplía el mantenimiento establecido en el Plan de Mantenimiento del avión y del motor. Las inspecciones de 50 hs no se cumplían nunca y de 100 hs entre las anuales tampoco.

1.6.2.2 A partir del año 1998 no se asentó la actividad cumplida tanto para el avión como para el motor.

1.6.2.3 A partir del año 1998 en que se efectuó la última rehabilitación anual con inspecciones de 100 hs, no está asentada ninguna habilitación anual para para los años 1999 y 2000 hasta el 04 de septiembre de 2001, día del accidente.

1.6.2.4 Tomando el Historial del Avión N° 10 vemos como secuencia de inspecciones:

11-dic-77	Inspección habilitación anual
1978	Sin habilitación
12-feb-79	Inspección para traslado
10-feb-79	Inspección habilitación anual
09-feb-80	Inspección habilitación anual
1981	Sin habilitación
23-jul-82	Inspección habilitación anual
04-jul-83	Inspección habilitación anual
1984	Sin habilitación
1985	Sin habilitación
1986	Sin habilitación
07-mar-87	Certificado provisorio – Debería cumplimentar AD 85-06-04
04-ago-88	Se verifica AD 85-06-04 y se extiende habilitación anual
1989	Sin habilitación

1990	Sin habilitación
1991	Sin habilitación
1992	Habilitación anual
1993	Sin habilitación
1994	Sin habilitación
1995	Sin habilitación
26-ago-96	Habilitación anual
19-sep-97	Habilitación anual
23-oct-98	Habilitación anual
1999	Sin habilitación
2000	Sin habilitación
04-sep-01	Accidentada, sin habilitación

Del año 1980 al 1986, seis (6) años sin habilitación

Del año 1989 al 1991 y 1993 al 1995 tres (3) años sin habilitación en cada uno de los casos

Del año 1999 al accidente 2001, dos (2) años y 11 meses sin habilitación

1.7. Información Meteorológica

Según el informe proporcionado por el Servicio Meteorológico Nacional, las condiciones meteorológicas en el lugar del accidente eran: Viento ENE / 10 Kt, Visibilidad 10 Km, fenómenos significativos: ninguno, nubosidad 1/8 CS, temperatura 11.7 °C, temperatura punto de rocío -0.9 °C, presión 1035.5 hPa, humedad relativa: 42%. Las condiciones meteorológicas en el lugar del accidente eran muy buenas.

1.8. Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable

1.10 Información sobre el lugar del accidente

El lugar del accidente fue un campo ubicado en zona rural a 2 Km al este de Villalonga, Partido de Carmen de Patagones – Pcia. de Buenos Aires.

Con una ubicación geográfica cuyas coordenadas son: 39° 56´ S – 062° 36´ W

La superficie del terreno es dura, nivelada y sin obstáculos.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave impactó contra el terreno con un pronunciado ángulo en picada e importante velocidad. Después del impacto recorrió unos 70 metros hasta que se detuvo con rumbo 270°.

Durante el desplazamiento sobre el terreno, se desprendió primero la hélice, la que quedó a unos 10 metros desde el lugar del primer impacto y en los 60 metros posteriores, se desprendieron partes del motor y se esparcieron elementos personales del piloto.

Inmediatamente se inició un incendio que destruyó totalmente la aeronave

1.13 Información Médica y Patológica

La pericia N° 1233-37 remitido por la Dirección General de Policía Científica – Sección Patológica Forense informa las siguientes conclusiones anatómopatológicas: “Del análisis solicitado sobre las vísceras, se puede concluir como dato positivo que existen múltiples lesiones vitales, con laceración vital aórtica, hemorragia pulmonar y meníngea. La presencia de depósitos de negro humo en vías aéreas podría corresponder a inhalación de aire, producto de foco ígneo, lo que indica que la víctima se encontraba viva durante la producción de incendio” No se conocen antecedentes médico – patológicos del piloto que pudieran haber influido en el accidente.

1.14 Incendio

El incendio se produjo después del impacto, como consecuencia del derrame de combustible sobre las partes calientes del motor.

1.15 Supervivencia

No hubo acciones de supervivencia.

1.16 Ensayos e Investigaciones

Se controló la cadena cinemática de comandos de dirección, profundidad y compensador, no encontrándose ninguna novedad. El compensador de profundidad estaba en posición centrado (8 filetes de rosca en la parte superior y 9 filetes en la parte inferior del sinfín). En cambio en la cadena cinemática de alerones se encontró el tensor (tambor) del alerón derecho del cable delantero P/N 81262-03 cortado. Luego de ser analizado en los laboratorios de Lockheed Martin Aircraft Argentina SA se determinó que dicha rotura fue posterior al accidente y producida por la tensión con que quedó después del impacto y la acción simultánea del intenso fuego posterior al accidente. Se desarmó el motor no encontrándose novedad que hiciera presumir una falla. Se realizó el análisis de combustible resultando apto.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

El propietario no posee disposiciones ni directivas especiales para la utilización de la aeronave y el control de mantenimiento.

1.18 Información adicional

Entre los restos de la aeronave se encontró una escopeta calibre 12 y cartuchos. De las pericias realizadas, por la Policía de la Provincia de Buenos Aires, se pudo establecer que el arma no había sido disparada antes del accidente. El piloto, minutos antes, había realizado comunicaciones, en frecuencia VHF, con un piloto fumigador que estaba volando en la zona.

1.18.1 Opinión de los Asesores

1.18.1.1 El Asesor Técnico informa que el accidente no se produjo por causas técnicas.

1.18.1.2 El Asesor en Tránsito Aéreo expresa que el accidente no está relacionado con aspectos de tránsito aéreo.

1.18.1.3 El Asesor en Medicina Aeronáutica opina que los datos que arroja la investigación no permiten determinar causales inherentes a esa asesoría.

1.18.1.4 El Asesor Operativo expresa: “De lo investigado no se puede concluir que haya habido errores de procedimientos de operación por parte del piloto.

1.18.1.5 La Asesoría Jurídica opina que de la investigación técnica realizada no surgen causales de competencia de esa Asesoría.

2. ANÁLISIS:

2.1 Aspecto Técnico:

De las comprobaciones realizadas, en los comandos de vuelo, no se detectaron fallas. El análisis del combustible, resultó apto y el motor no presentaba indicios de fallas. La aeronave estaba vencida en su habilitación anual desde hacía dos años y once meses. No registraba en sus historiales de avión y motor, algún tipo de intervención técnica en todo ese período. Inspeccionados los últimos historiales de avión y motor esta situación se había repetido en muchas oportunidades durante todos los años que abarcan esos historiales. En rehabilitaciones intervinieron talleres aeronáuticos e inspectores de aeronaves.

2.2 Aspecto Operativo

El piloto tenía experiencia suficiente para operar la aeronave, había registrado en su Libro de Vuelo 336.0 hs.

De acuerdo con algunos testigos, en las proximidades del lugar del accidente, la aeronave volaba normalmente, sin indicios de falla de motor o de una situación que llamara la atención.

La aeronave desde el vuelo nivelado inició una “picada” con pronunciada actitud de nariz abajo, hasta hacer impacto en el terreno con un ángulo de 70°.

La meteorología no tuvo influencia en el accidente.

No se pudo establecer con certeza que el piloto hubiera sido adaptado a la aeronave por un Instructor de Vuelo y de acuerdo a las normas vigentes, por la falta del Libro de Vuelo. Pero aún en consideración de esta situación, el piloto habría realizado otros vuelos con la aeronave, sin novedad o evidencia de dificultades para volar. Incluso trasladó a su padre, en un vuelo entre Villalonga y la estancia de propiedad de la familia.

2.3 Otras consideraciones

No fue posible establecer indicios, antecedentes o situaciones personales que pudieran orientar la búsqueda de causales que concluyeran en el accidente. La condición física, y el comportamiento habitual del piloto habrían sido normales.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto estaba habilitado para realizar el vuelo. Tenía la Licencia y la Aptitud psicofisiológica vigentes.

3.1.2 El piloto tenía experiencia suficiente.

3.1.3 La aeronave fue operada con el centro de gravedad y el peso, dentro de los límites establecidos.

3.1.4 La aeronave estaba vencida en su aeronavegabilidad desde octubre de 1999 aunque no habría evidenciado fallas técnicas que hubieran influido en el accidente.

3.1.5 No es posible establecer evidencias concretas sobre el vuelo de la aeronave hasta el impacto contra el suelo.

3.2 Causa probable

Durante un vuelo, impacto de la aeronave con el terreno, con posterior incendio por causa indeterminada.

4. RECOMENDACIONES

4.1 A la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad

Para que tome conocimiento de lo expuesto en los párrafos (1.6.2 1.6.2.1, 1.6.2.2, 1.6.2.3, 1.6.2.4 y 2.1)

Buenos Aires, de julio de 2002

Investigador Operativo

Investigador Técnico

V° B° Director de Investigaciones

Vcom. (R Art. 62) CARLOS HORACIO SARDI
Jefe Div. Redacción Informe Final
A cargo del despacho del trámite

