

INFORME PRELIMINAR – LV-ZHW

La Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) es un organismo de investigación técnica, descentralizado que funciona en el ámbito de la Secretaría de Transporte de la Nación, Ministerio del Interior y Transporte, con casi 60 años de trayectoria en la República Argentina y cuya misión es:

- Determinar las causas de los accidentes e incidentes acaecidos en el ámbito de la aviación civil.
- Recomendar acciones eficaces dirigidas a disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes e incidentes aéreos en el futuro, a fin de promover la seguridad operacional.

Con el objetivo de dar cumplimiento a la misión, la JIAAC instituye las investigaciones de los sucesos de acuerdo con lo establecido en el Anexo 13 – Investigación de accidentes e incidentes de aviación- al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional (OACI), ratificado por Ley 13.891.

En el ámbito nacional, la JIAAC establece sus procedimientos y funcionamiento de acuerdo a lo establecido en el Código Aeronáutico (Ley 17.285 Título IX Investigación de Accidentes) y los Decretos N° 934/70 y 1193/10.

La investigación tiene como única finalidad la contribución a la seguridad operacional, por lo que la totalidad de los análisis se llevan a cabo sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba de tipo judicial, sino con el objetivo fundamental de prevenir futuros accidentes.

Los resultados de la investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra de índole administrativa o judicial que, en relación con el accidente pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

El proceso completo de la investigación no posee plazos legales de conclusión, de acuerdo a lo normado en el Anexo 13. Ello se fundamenta en la necesidad de cumplimentar con rigor científico todos los pasos del proceso, desde la recolección inicial de indicios, análisis de materiales, hasta el análisis de desempeño humano y organizacional.

Información fáctica de los hechos (*)

() La presente información reviste el carácter de preliminar, puede contener errores y se encuentra sujeta a ulteriores modificaciones, acorde avancen los hallazgos del proceso de investigación.*

ACCIDENTE OCURRIDO EN: EL CHALTEN PCIA SANTA CRUZ

FECHA: 14 DE DICIEMBRE HORA: 22:20 UTC

AERONAVES: Helicóptero MARCA: ROBINSON

MATRICULA: LV-ZHW MODELO: R-44

COMANDANTE: Licencia de Piloto Privado de Helicóptero.

PROPIETARIO: Empresa Privada.

NOTA: La hora se expresa en Tiempo Universal Coordinado (UTC) que para el lugar del accidente corresponde a la hora huso horario -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del suceso

1.1.1 El Piloto despegó con la aeronave matrícula LV-ZHW y un Pasajero Rescatista a bordo, el 14 de diciembre del 2014 a las 22.00 UTC, desde el predio que dispone la Seccional Norte del Parque Nacional Los Glaciares, con destino la ladera Oeste del Cerro Fitz Roy / Chaltén, con el propósito de realizar una operación de rescate.

1.1.2 Después de hacer una aproximación frustrada por el valle Cerro Torres retorno para ingresar por el lado Norte por el Valle del Eléctrico.

1.1.3 Al intentar aterrizar en una pequeña meseta, posa el patín izquierdo primero y al posar el derecho se desnivela, al intentar reacomodarlo suena una alarma sonora de entrada en pérdida del rotor.

1.1.4 Al querer el piloto despegar la aeronave nuevamente, y no contando con las revoluciones necesarias del rotor, pierde sustentación, se inclina hacia el costado derecho girando la trompa hacia el norte.

1.1.5 Como consecuencia de lo mencionado, el helicóptero cae inclinado hacia la derecha impactando contra el terreno, desde una altura aproximada de 10 metros.

1.1.6 Posterior al impacto, el Pasajero Rescatista logra liberarse de los arneses de seguridad, logrando salir del helicóptero, sin poder liberar al piloto que se encontraba inconsciente por haberse golpeado bruscamente durante la caída.

1.1.7 En el transcurso en que estaba tratando de liberar al piloto, se produce una explosión por fuego en los tanques de combustible, debiendo alejarse del helicóptero siniestrado para salvaguardar su integridad física.

1.2 Lesiones a personas

Lesiones		Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales		1	-	-
Graves		-	-	-
Leves		-	-	-
Ninguna		-	1	

1.3 Daños en la aeronave:

1.3.1 Célula: Destruído.

1.3.2 Motores: Destruídos.

1.3.3 Hélices: Destruídas

1.4 Otros daños

1.4.1 No aplicable.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El Piloto al mando era titular de la Licencia PPH y su certificado de aptitud psicofisiológica estaba en vigencia al momento del suceso.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 La aeronave era un Helicóptero Robinson R-44 Número de Serie 0510.

1.6.1.1 Motor: Marca LYCOMING Modelo: 0-540-FB15 Número de Serie: L-25273-40.

1.6.1.2 Rotor Principal: Marca Robinson Modelo: C-016-2 Número de Serie: 7712/7716.

1.6.1.3 Rotor de Cola: Marca Robinson C029-2 Número de Serie: 9730/9734.

1.6.2 Peso y Balanceo

1.6.2.1 A determinar.

1.7 Información Meteorológica

1.7.1 Datos obtenidos de la estación meteorológica de El Calafate:

De acuerdo al METAR de las 22:00 UTC del 14 de diciembre, las condiciones eran las siguientes: Viento de los 270º/10kt, Claro y ilimitado, temperatura 19°C, Punto de Rocío 07°C, QNH 1007 hPa.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No Aplicable

1.10 Información sobre el lugar del accidente:

1.10.1 Ladera Oeste del Cerro Fitz Roy, lugar conocido como "Filo del Hombre

Sentado”, aproximadamente a unos 1.700 metros de altitud.

1.10.2. El lugar se caracteriza por ser de difícil acceso tanto por modo aéreo y de ser por tierra debe ser realizado por andinistas experimentados. El acceso al lugar del accidente demanda 8 horas de caminata desde el punto al que llegan los vehículos.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre la aeronave y el impacto

1.12.1 La aeronave terminó impactando contra el terreno desde aproximadamente 10 metros de altura, inclinada hacia la derecha y con la proa hacia el norte.

1.13 Información médica y patológica

1.13.1 Se solicitará al DEM y a Licencias al Personal

1.14 Incendio

1.14.1 La aeronave se incendió por el impacto.

1.15 Supervivencia

1.15.1 El Piloto falleció y el pasajero no sufrió lesiones en el accidente.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Actualmente, el grupo de trabajo se encuentra abocado a la tarea de recolección de datos fácticos, testimonios y documentación.

1.16.2 Se realizaron entrevistas a testigos:

- Sobreviviente del accidente, Sr Martín Heredia.
- Sr. Leonardo Wozniak, que fue quien contactó informando del accidente.
- Dr. Carolina Codó, Jefa del Puesto Sanitario El Chalttén, líder de equipos de rescate.
- Guarda Parque Alejandro Caparrós, encargado de la seccional local.

1.16.3 Dada que se necesita de un adiestramiento especial en zonas de montaña y escalamiento, como asimismo de equipo especial, los investigadores de la JIACC no pudieron llegar al mismo.

1.16.4 Hasta el momento debido a las condiciones meteorológicas reinantes en el sector, la Gendarmería junto a los equipos de rescate de Guarda Parques no han podido arribar al lugar del accidente en forma aérea o caminando en patrullas y prevén que no podrán cumplimentar el ascensos por los próximos 4 días.

1.16.5 A tal efecto el personal de la JIAAC instruyó por escrito al jefe de patrulla a cargo del operativo de rescate del cuerpo del piloto, lo siguiente:

“Con referencia a la investigación del accidente del helicóptero LV-ZHW, ocurrido en inmediaciones del cerro Fitz Roy / Chaltén, y según lo coordinado con el Dr Francisco Aguirre Secretario del Juzgado Federal de Río Gallegos, a cargo de la Dra. Belinda Askenazi Vera, solicito haga llegar a esta Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil lo siguiente:

- Registros fotográficos y fílmicos de los restos y lugar del accidente, dentro de sus posibilidades. Con las siguientes consideraciones: hacer tomas fotográficas panorámicas del lugar del accidente, realizar tomas fotográficas del helicóptero desde el frente y cada 45 grados a los 360 grados, tomas fotográficas de detalles como (panel de instrumentos y relojes, comandos y actuadores), como asimismo toda otra toma fotográfica que considere importante, todo esto como para tener registros en los estudios que se lleven adelante del accidente. De ser posible en formato digital.
- Generar un informe escrito por parte del responsable de la patrulla, en el que se pueda exponer lo siguiente:
 - Con qué orientación se encontraba el helicóptero?.
 - Qué grado de inclinación tenía el helicóptero?.
 - Cómo estaban esparcidos los restos?.
 - Si los restos del helicóptero tenían muestras de incendio.
 - Si algún componente grande del helicóptero se encontraba distante al lugar del impacto (más de 30 metros).
 - Si tuviera algún comentario que considerara importante hacer, que aclarase las circunstancias del accidente.
- Asimismo solicito junto a lo requerido anteriormente remita toda aquella documentación relativa al piloto o a la aeronave, que se encontrara en el lugar del siniestro.

Todo lo requerido solicito que sea entregado al Sr. Jefe del Aeropuerto El Calafate Sr Eduardo Lezcano en calidad de autoridad aeronáutica local, a los efectos sean remitidos a la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil.”

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave pertenecía a una Empresa Privada

1.18 Información adicional

1.18.1 El jefe de aeropuerto El Calafate ha firmado la correspondiente acta de confidencialidad, ya que será el depositario y remitente de la información que se solicitó al jefe de la Patrulla de Gendarmería Nacional.

1.19 Técnicas de Investigaciones Útiles y Eficaces

1.19.1 De las entrevistas a testigos y la investigación de campo, en una primera etapa, surgen los siguientes elementos:

1.19.1.1 Se trató de un vuelo privado bajo reglas de vuelo visuales (VFR), en condiciones meteorológicas visuales (VMC).

1.19.1.2 La aeronave estaba autorizada a realizar el vuelo desde El Calafate a El Chaltén según el Plan de Vuelo presentado.

1.19.1.3 Cuando se encontraba realizando una operación de rescate en el lado Oeste del Cerro Fitz Roy, se precipitó a tierra, impactando e incendiándose. Como consecuencia de ello el piloto falleció.

1.19.1.4 El pasajero rescatista pudo abandonar la aeronave sin consecuencias personales.

CONCLUSIONES PRELIMINARES

1- Hasta el momento, se podría inferir que las causas estarían circunscriptas a la operación de la aeronave.

2- La meteorología era óptima y no habría afectado la operación de la aeronave.

3- La fuerza del impacto contra el suelo y el posterior incendio, habrían ocasionado el fallecimiento del piloto.

4- La indicación sonora de la alarma de pérdida del rotor, indicaría que no fue posible sustentar la aeronave por una insuficiente potencia disponible.

5- De lo investigado surge que el sistema de implementación del rescate de personas dentro del Parque Nacional presenta deficiencias organizacionales, constituyendo causas latentes de accidentes cuando se quiere llevar a cabo una operación con medios aéreos, ya que no se encuentra definido cuales son los más aptos y su forma de utilización.

6- Esto podría constituir una causa relevante en lo que se refiere al ambiente en el que se desarrolló el accidente.