C.E. Nº 2.363.861 (FAA)

ADVERTENCIA

El presente Informe es un documento técnico que refleja la opinión de la JUNTA DE INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL con relación a las circunstancias en que se produjo el accidente, objeto de la investigación con sus causas y con sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (Chicago /44) Ratificado por Ley 13.891 y en el Artículo 185 del CÓDIGO AERONÁUTICO (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 pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Sobre la Ruta Provincial 14, en proximidades de la localidad de Chistophersen, Provincia de Santa Fé.

FECHA: 15 de enero de 2004. HORA: 15:40 HOA.

AERONAVE: Avión. MARCA: Cessna.

MODELO: AA 188 B. MATRÍCULA: LV-LBN.

PILOTO: Licencia de Piloto Privado Avión

PROPIETARIO: Privado.

Nota: Todas las horas están expresadas en Hora Oficial Argentina, que corresponde al huso horario -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 15 de enero de 2004, el piloto realizaba un vuelo de aviación general entre la ciudad de Venado Tuerto y un campo, en la localidad de San Gregorio, con la aeronave matrícula LV-LBN.

1.1.2 Cuando había pasado unos 3,5 km la localidad de Christophersen, visualizó, sobre la Ruta Provincial 14, un vehículo, el que era conducido por su esposa, que se desplazaba en sentido contrario a la dirección del vuelo decidiendo "hacerle una pasada baja", según sus declaraciones.

1.1.3 Para ello condujo el avión hasta ubicarlo sobre la ruta y enfrentó al automóvil a muy baja altura, a tal punto que, la rueda izquierda del tren principal de aterrizaje rozó el capot del motor e hizo impacto en el parabrisas del auto.

1.1.4 A consecuencia de ello lo destrozó, arrancándole, además, el techo y la luneta trasera.

1.1.5 En ese hecho, una de las ocupantes del automóvil falleció y la otra sufrió heridas leves.

1.1.4 El piloto sintió el impacto y observó que al avión le faltaba el montante izquierdo del tren de aterrizaje y la rueda, por lo cual se dirigió a aterrizar en el lugar que utilizaba normalmente para operar.

1.1.5 Durante el aterrizaje el avión luego de tomar contacto con la superficie, realizó un giro a la izquierda y se detuvo en las proximidades de la zona de aterrizaje, sin que se registraran otros daños.

1.1.5.1 El accidente ocurrió de día y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Célula: Se produjo el desprendimiento de la ballesta y el conjunto del tren de principal izquierdo, parte del equipo para la dispersión de productos y la rotura del punto de fijación de la ballesta con la estructura de la aeronave. Además, daños menores en el recubrimiento del intradós y la puntera del plano izquierdo.

1.3.2 Motor: No se detectaron daños.

1.3.3 Hélice: No sufrió daños.

1.3.4 Daños en general: De importancia

1.4 Otros daños

Como consecuencia del impacto del tren principal izquierdo con el vehículo, este su-

frió daños en la capot del motor, el techo y los parabrisas delantero y trasero. Estos daños son una descripción informativa y no se evaluaron otros detalles sobre los daños en el automóvil.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto de 34 años de edad, es titular de la Licencia de Piloto Privado Avión, tiene habilitación para aviones monomotores terrestres hasta 5700 kg y no registraba accidentes o infracciones anteriores.

1.5.2 En el momento de producirse el accidente no estaba habilitado para volar por no disponer, en vigencia, el Certificado de Aptitud Psicofisiológica.

1.5.3 El último examen psicofísico registrado en el INMAE, lo realizó el 04 de junio de 1998 con validez hasta el 04 de junio de 1999.

1.5.4 El piloto no registraba su actividad en el Libro de Vuelo, de acuerdo a las normas en vigencia.

1.5.5 Asimismo, realizaba actividad de Trabajo Aéreo (aeroaplicación) sin ser titular de la Licencia y del Certificado de Aptitud Psicofisiológica (Clase I) correspondientes.

1.5.6 La experiencia acumulada en horas de vuelo era:

Total de vuelo:	1000
En los últimos 90 días:	10
En los últimos 30 días:	--
El día del accidente:	0.7
En el tipo de avión accidentado:	1000

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

El avión es un Cessna AA-188-B “Agwagon”, número de serie 0010, monomotor de ala baja, de estructura y recubrimientos metálicos, específico para aplicaciones agro aéreas.

Tenía un Total General (TG) de 2099 hs y el Certificado de Aeronavegabilidad, Categoría Especial Restringido, se encontraba vencido desde el 31 de enero de 2001.

No tenía registros de mantenimiento e historiales y la última inspección anual fue realizada el 19 de diciembre de 2000, según consta en el formulario 337.

1.6.2 Motor

El motor era marca Continental, modelo IO-520-D, número de serie 221160-72D, con una potencia de 300 HP, el tipo de inspección es periódica.

Tenía un TG de 2101 hs y Después de la Última Recorrida (DUR) de 53 hs.

La última inspección mayor se realizó a las 2060 hs el 29 de diciembre de 1998 y la última a las 2101 hs del TG; el tipo de inspección es anual.

1.6.3 Hélice

La hélice es marca Mc Cauley, modelo: D2A34C58-N, número de serie 725251, de 2 palas metálicas, con paso fijo.

Tenía un TG de 2099 hs y DUR 54 hs y la última Inspección Mayor se realizó a las 2099 del TG, el 19 de enero de 2000.

1.6.4 Peso y balanceo al momento del accidente

Peso Vacío	994.5 kg
Peso del Piloto	82 kg
Peso del Combustible	70 kg
Peso Total	1146.5 kg
Máximo de despegue (PMD):	1497 kg
Diferencia:	350.5 kg en menos respecto al PMD.

El centro de gravedad estaba dentro de los límites, autorizado por el fabricante, establecidos en el Manual de Vuelo de la aeronave,

1.7 Información meteorológica

El informe del Servicio Meteorológico Nacional con los datos extraídos del mapa sinóptico de superficie de 18:00 UTC, interpolados al lugar y hora del accidente y visto los registros horarios de las estaciones meteorológica Junín y Laboulaye Aero, es el siguiente: Viento del SE/10 kts, Visibilidad 10 km, Fenómenos significativos ninguno, Nubosidad: 4/8 de CU a 900 m y 3/8 de CI a 600 m, Temperatura: 23.2 ºC, Temperatura del punto de rocío: 9.7º C, Presión: 1015.9 hPa y Humedad relativa: del 42 %.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

El accidente ocurrió sobre la Ruta Provincial 14, frente a la entrada de la estancia Santa Ana, a 3,5 km de la localidad de Chistophersen, en la provincia de Santa Fe.

Las coordenadas geográficas del lugar son 34º 18’ S 062º 01’ W.

Posteriormente el piloto aterrizó la aeronave, sin el tren principal izquierdo, en el lugar habitual de operación y guarda no registrándose en el lugar nuevos daños.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

El montante del tren principal izquierdo y la rueda fueron recuperados en inmediaciones donde el avión impactó al vehículo.

1.13 Información médica y patológica

1.13.1 Al entrevistar al piloto se destacó una personalidad de rasgos inmaduros en el que se detectó un lábil control de los impulsos y rasgos de tipo psicopáticos.

1.13.2 Tiene un lenguaje normal acorde a su edad y nivel de instrucción.

1.13.3 Otro aspecto para tener en cuenta es que, a pesar del breve tiempo transcurrido entre el accidente y el momento de la entrevista, se destacó la total anestesia afectiva en relación a los hechos y teniendo en cuenta que falleció su esposa.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

Los arneses del asiento del piloto no se cortaron y los anclajes al piso de la cabina resistieron el esfuerzo al que fueron sometidos.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el lugar donde quedó estacionado el avión luego del accidente, se inspeccionaron los mecanismos de mandos de vuelo en la cabina, para comprobar la continuidad y libertad de movimientos y no se encontraron novedades.

1.16.2 Se controló el compartimento del motor para verificar las posibles pérdidas de fluidos no detectandose, tampoco, novedades.

1.16.3 Se realizó un control de la documentación técnica de la aeronave: Historiales de Planeador, Motor y el Manual de Vuelo y durante el mismo se estableció que, el último registro sobre la actrividad realizada con la aeronave, es del 09 de enero de 1999.

1.16.4 El piloto disponía en su poder los Certificados de Inscripción de

Propiedad, de Matriculación y de Aeronavegabilidad y, éste último, se encontraba vencido desde enero de 2001.

1.16.5 En lo que respecta al mantenimiento, la última inspección anual se realizó el 19 de enero de 2000, según consta en el último formulario 337.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es de propiedad particular y es utilizada por el mismo piloto para realizar tareas de aeroaplicación.

El piloto y la aeronave no están afectados a ninguna empresa y no consta en los antecedentes de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, que hayan sido habilitados para realizar Trabajo Aéreo.

1.18 Información adicional

1.18.1 Se obtuvo copia de un Contrato de Compra Venta, formalizado en Coronel Suarez el 10 de diciembre de 1997, entre el actual tenedor y piloto de la aeronave y un tercero que por entonces vendió y entregó la aeronave matrícula LV–LBN.

1.18.2 Este contrato no fue registrado en el Registro Nacional de Aeronaves.

2 ANALISIS

2.1 Aspecto operativo

2.1.1 El piloto mientras realizaba un vuelo de aviación general, reconoció transitando sobre la Ruta Provincial 14, en proximidades de la localidad de Chistophersen, a un automóvil del cual era propietario y que se dirigía en el sentido opuesto a la dirección de vuelo y que era conducido por su esposa decidiendo “realizar una pasada sobre el mismo” contraviniendo manifiestamente las normas de los mínimos a mantener sobre el terreno establecidos en el Reglamento de Vuelos (Puntos 21 inciso 1º; 22; 22.2 y 90).

2.1.4 El piloto advirtió el impacto y observó que le faltaba el tren principal izquierdo y decidió dirigirse al campo que habitualmente utiliza como base donde realizo el aterrizaje de emergencia.

2.1.5 Para ello hizo contacto con el tren principal derecho y, cuando perdió velocidad, al no poder controlar más la aeronave, el costado izquierdo tomo contacto con el suelo produciendo un desvió hacia la izquierda a muy baja velocidad y se detuvo a un costado de la franja utilizada para aterrizar.

2.2 Factor humano

Los rasgos de la personalidad del piloto y la escasa adherencia al cumplimiento de las normas, fueron factores causales del accidente.

2.3 Aspecto técnico

La aeronave no se encontraba aeronavegable al momento del accidente por haber vencido su Certificado de Aeronavegabilidad, sin embargo los factores técnicos no fueron causales del mismo.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto era titular de la Licencia de Piloto Privado de Avión y realizaba actividades de Trabajo Aéreo sin ser titular de la licencia correspondiente

3.1.2 Asimismo, no estaba habilitado para volar por tener vencido desde el 04 de junio de 1999, el Certificado de Aptitud Psicofisiológico (Clase II) para la Licencia de Piloto Privado.

3.1.3 La aeronave no estaba habilitada para volar por tener vencido el Certificado de Aeronavegabilidad.

3.1.4 El sobrevuelo del vehículo se realizó a muy baja altura no respetando los mínimos establecidos en el Reglamento de Vuelos.

3.1.5 Los rasgos de la personalidad del piloto y la falta de apego a las normas fueron factores causales del accidente.

3.2 Causa

En un vuelo de aviación general, en la fase de crucero, realizar un descenso por debajo de los mínimos autorizados, impacto con automóvil que circulaba por una ruta pública, produciendo como consecuencia , la rotura del tren principal izquierdo de la aeronave, y la muerte del conductor del vehículo y lesiones al acompañante, debido a una manifiesta indisciplina de vuelo.

Factor contribuyente:
Falta de apego a las normas en vigencia.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al propietario y piloto de la aeronave

4.1.1 Realizar vuelos a muy baja altura, además de la trasgresión propiamente dicha de normas precisas, significan un riesgo para la integridad propia y de terceros que pudieran ser afectados, como en este caso, por lo que se recomienda se abstenga bajo cualquier circunstancia, a menos que sea imprescindible, de realizar vuelos fuera de las normas establecidas; especialmente respecto de la separación vertical con los obstáculos en la superficie y respetar los mínimos establecidos en el Reglamento de Vuelos (Puntos 21 inciso 1º, 22, 22.2 y 90).

4.1.2 Las exigencias impuestas a un piloto tales como ser titular de licencias y/o la certificación de la idoneidad para desempeñarse a cargo de una aeronave y las habilitaciones correspondientes, entre otras la Aptitud Psicofisiológica, tienen un marco de referencia que trata de lograr el desarrollo de la actividad aeronáutica en forma armónica y minimizar los riesgos o situaciones no deseadas. Por lo expresado, para desempeñarse como piloto debe observarse el cumplimiento de las exigencias en materia de licencias y habilitaciones, en particular, las exigencias psicofisiológicas y disponer de la licencia para realizar otras actividades aeronáuticas, como el trabajo aéreo.

4.1.3 La formalización de un Boleto de Compra-Venta constituye sólo un documento privado no oponible a terceros y que solo constituye una promesa de venta y una promesa de compra; la titularidad del dominio solo se formaliza cuando se registra la transferencia ante el Registro Nacional de Aeronaves.

4.1.4 El registro de la actividad de la aeronave en las Libretas de Historial y la realización del mantenimiento programado y preventivo, son obligatorios. Por lo expresado, más allá de una recomendación, se deben cumplir las normas establecidas en cuanto a la aeronavegabilidad continuada de la aeronave.

4.2 Al Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial

Debido a las características personales del piloto, se sugiere ante la realización de un nuevo examen, profundizar los aspectos psíquicos.

4.2 A la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas

Considerar la necesidad de que, previo ha que se le otorguen nuevas habilitaciones se realice una evaluación de las condiciones de idoneidad profesional del piloto para continuar siendo titular de las mismas.

5 REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas, por la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil, deberán informar a la Comisión de Prevención de Accidentes en un plazo nunca mayor a SESENTA (60) días hábiles, contados a partir que recibieran el Informe Final y la Disposición que lo aprueba, el cumplimiento de las acciones que hayan sido puestas a su cargo.
(Disposición Nº 51/02 Comandante de Regiones Aéreas (19 JUL 02) publicada en el Boletín Oficial del 23 de julio de 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil
Avda Pedro Zanni 250
2º Piso Oficina 264 – Sector Amarillo
(1104) Capital Federal

o a la dirección Email

buecrcp@faa.mil.ar

BUENOS AIRES, de mayo de 2004

Investigador Operativo Investigador Técnico

Carlos Urbanec Carlos Ruiz

Director de Investigaciones