

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: Zona rural de Hermoso Campo, provincia del Chaco

FECHA: 13 DIC 06

HORA: 20:00 UTC aprox.

AERONAVE: Avión

MARCA: Piper

MODELO: PA-25-150

MATRÍCULA: LV-IAG

Piloto: Licencia de Piloto Aeroaplicador - Avión

Propietario: Empresa privada

Nota: Las horas están expresadas en el 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 vuelo

El día 13 DIC 06, el piloto inició la carrera de despegue con la aeronave LV-IAG configurada para tareas de aeroaplicación, desde un predio preparado al efecto

en una zona rural. Cuando la aeronave hubo recorrido toda la longitud disponible de la franja, sin haber logrado la velocidad de despegue, impactó contra la vegetación de un monte lindero al predio utilizado; el accidente no fue denunciado por el piloto, quien la hizo desarmar y remover del lugar donde ocurrió el hecho.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños en la aeronave

Tren de aterrizaje: ambas patas de tren principal, torcidas hacia atrás. Plano derecho: puntera rota, cinco costillas rotas, borde de ataque quebrado, alerón abollado, flap torcido. Plano izquierdo: rotura de entelado y cuatro costillas deformadas. Hélice: una de sus palas levemente doblada hacia atrás. Motor sin daños aparentes.

1.4 Otros daños

No hubieron.

1.5 Información sobre las personas

1.5.1 El piloto, de 31 años de edad, posee la Licencia de Piloto Aeroaplicador-Avión y la de Piloto Privado-Avión, con habilitaciones para monomotores terrestres hasta 5.700 kg y aeroaplicación diurna.

1.5.2 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica Clase I estaba vigente hasta el 31 MAY 2007.

1.5.3 El Libro de Vuelos del piloto no estaba actualizado, por lo que no se pudo determinar con certeza cual es su experiencia de vuelo.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Célula

1.6.1.1 El LV-IAG es un Piper modelo PA-25-150, que fue fabricado en 1963 por Piper Aircraft Co. en los Estados Unidos de Norteamérica. Número de serie: 25-642. Es una aeronave de construcción mixta, con estructura de caños de acero y revestimiento de tela. Posee alas de implantación baja con flaps, arriostradas hacia arriba con montantes. Tiene tren de aterrizaje convencional, y capacidad para un ocupante, que se ubica en la cabina especialmente diseñada para ser resistente a accidentes.

1.6.1.2 El historial de la aeronave no estaba actualizado, habiendo recibido la última anotación de actividad el 07 SEP 06. El 06 SEP 06 se le realizó la última inspección, correspondiente a 100 horas, en un TAR habilitado; a esa fecha, tenía registradas 4773:35 hs de total general (TG) y 231.00 hs desde la última recorrida (DUR).

1.6.2 Motor

1.6.2.1 La aeronave estaba equipada con un motor Lycoming, modelo O-360-A-1-A, número de serie L-5258-36, de 180 hp de potencia, que le fue colocado en reemplazo del motor original, de 150 hp, el 28 ENE 05.

1.6.2.2 Hasta el 06 SEP 06, tenía registradas en su Historial 1.046:10 hs TG, y 82.25 hs DUR.

1.6.2.3 Fue inspeccionado por última vez el día 06 SEP 06, en un taller aeronáutico habilitado, cuando fue sometido a una inspección de 100 hs.

1.6.2.4 El historial de motor no estaba actualizado, habiéndose registrado en su Historial la última actividad el 07 SEP 06.

1.6.3 Hélice

1.6.3.1 El motor estaba equipado con una hélice Mc Cauley, modelo 1A-200/FA8241, número de serie 108581, de paso fijo, con dos (2) palas metálicas.

1.6.3.2 El 05 NOV 03 se le completó una recorrida general en un taller aeronáutico habilitado. No tiene antecedentes de horas de total general. Al 06 SEP 06 tenía 235:55 hs DUR.

1.6.4 Peso y balanceo

Por no haberse denunciado en tiempo el accidente, y porque la aeronave fue removida del lugar del hecho, los Investigadores no pudieron verificar cual fue el peso de despegue, ni la ubicación de su centro de gravedad.

1.7 Información Meteorológica

El Servicio Meteorológico Nacional (SMN) produjo un informe para la hora y lugar del accidente de la aeronave: viento 360/08 kt, visibilidad 10 km. Fenómenos significativos: ninguno. Nubosidad 4/8 CU a 600 m. Temperatura 30.8° C; temperatura punto de rocío 22.0° C. Presión 1005.2 hPa; humedad relativa 59 %.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No se efectuaron.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

El accidente de la aeronave se produjo en un campo que es de propiedad del piloto, sobre una franja de terreno preparada para tal fin, de 900 x 30 metros; la superficie es de tierra, la orientación es E-W, y las coordenadas geográficas del lugar son: 27° 37' 154" S - 061° 20' 359" W. El predio está ubicado a 1,5 km al S de la localidad de Hermoso Campo, provincia del Chaco. La elevación del terreno es de 90 metros.

1.11 Registradores de vuelo

No equipaba.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

No hubo dispersión de restos. El impacto de la aeronave se produjo contra el alambrado perimetral y la vegetación del monte lindero.

1.13 Información Médica y Patológica

No se encontraron datos que guarden relación con la ocurrencia del accidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

El piloto no sufrió lesiones.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Cuando los Investigadores concurrieron al lugar donde se encontraba la aeronave, luego de su remoción desde donde se accidentó, estaba desarmada y en proceso de reparación. Por lo expresado, recabaron la información necesaria para determinar los daños que hubo sufrido, y verificaron los Historiales técnicos.

1.16.2 Asimismo, observaron la franja que se utilizó para la operación de la aeronave, y el lugar donde se produjo el accidente.

1.17 Información orgánica y de dirección

1.17.1 El piloto accidentado es el propietario de la aeronave con la que se accidentó, y para su uso no tiene establecidas normas de empleo u operación.

1.17.2 Ni la aeronave ni el piloto están inscriptos ante la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (DHA), para realizar Trabajo Aéreo.

1.18 Información Adicional

1.18.1 La JIAAC recibió la información relacionada con el accidente de la aeronave LV-IAG a través del propietario y responsable técnico de un taller aeronáutico habilitado, al cual el piloto que la condujo al producirse el accidente, y a la sazón, su propietario, la llevó desarmada para su reparación.

1.18.2 No se pudo determinar fehacientemente, si el piloto inició la actividad aérea con la finalidad de realizar aplicación aérea sobre cultivos en el predio de su propiedad, o en campos de terceros.

1.18.3 En el lugar del accidente no se pudo comprobar si se hubo producido contaminación de suelos, como consecuencia de derrame de fluidos. Se infiere que no se produjo contaminación, ya que el piloto no operó la descarga en emergencia del contenido en la tolva, que era glifosato diluido con agua.

1.18.4 De la verificación de la documentación personal y de la aeronave que aportó el piloto, se determinó que no se encontraba adecuadamente readaptado, pues excedió períodos de 30 días sin haber realizado actividad como piloto al mando y en tareas de aeroaplicación, de acuerdo a las RAAC, considerando su Licencia de Piloto Privado y de Piloto Aeroaplicador. Para aseverar lo mencionado, no obran en sus registros las readaptaciones de rigor.

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se utilizaron las de rutina; no se emplearon nuevas técnicas.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 Durante la entrevista del piloto con los Investigadores, éste describió la maniobra de despegue que hubo intentado. De sus dichos se desprende, que inició la carrera de despegue con viento “de los 90° con respecto a su trayectoria”, y que la aeronave se desplazó hacia la derecha. Realizó una maniobra de corrección y a la vez, desaceleró al motor. Cuando “se acomodó” nuevamente, volvió a acelerar, pero no le fue suficiente la distancia remanente para lograr la velocidad necesaria para el despegue de la aeronave.

2.1.2 Los Investigadores pudieron observar la traza que el piloto utilizó para la actividad aérea, destacando que la superficie es abovedada hacia los extremos laterales. Considerando esta característica de la superficie y el componente lateral de viento, puede inferirse que la técnica de despegue utilizada por el piloto no fue apropiada, y que la corrección que intentó no fue efectiva. Tampoco accionó la descarga del contenido de la tolva en emergencia, para intentar alivianar el peso de la aeronave, con lo que habría podido lograr la velocidad de despegue antes de llegar a recorrer toda la longitud disponible de la franja.

2.1.3 El piloto no tomó oportunamente la decisión de abortar el despegue.

2.2 Aspectos Técnicos

No se determinaron fallas técnicas, que pudieron haber motivado la producción del accidente.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto tenía vigente su Certificado de Aptitud Psicofísica, pero no estaba adecuadamente readaptado, según lo normado en las RAAC.

3.1.2 Durante el intento de despegue, el piloto utilizó técnicas inadecuadas para corregir desvíos en su trayectoria.

3.1.3 El piloto no accionó oportunamente la descarga de producto en tolva en emergencia.

3.1.4 El piloto no adoptó oportunamente la decisión de interrumpir el despegue.

3.1.5 La aeronave se encontraba mantenida y certificada de acuerdo a las reglamentaciones vigentes.

3.1.6 No hubo fallas de orden técnico.

3.1.7 Cuando se produjo el accidente, el piloto no lo denunció en tiempo.

3.2 Causa

En carrera de despegue para realizar un vuelo de aeroaplicación, impacto de la aeronave contra un alambrado perimetral y la vegetación de un monte lindero, por causas no determinadas con certeza, por haber sido denunciado el accidente fuera de término y la remoción de los restos del lugar del hecho, lo que impidió la colección de evidencias.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Debido a que el piloto decidió remover los restos de la aeronave, la investigación solo se realizó para obtener la información necesaria para registrar el accidente, y en consecuencia, no fue posible determinar la causa del hecho, ni es procedente formular recomendaciones.

BUENOS AIRES, de agosto de 2007.

Director de Investigaciones