

C.E. N° 2.364.464 (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: Vuelo, radial 313 y a 8 NM del VOR FDO con 1000 ft de altura.

FECHA: 17 SET 07

HORA: 17:55 UTC (aprox.)

AERONAVE: Avión

MARCA: Cessna

MODELO: C-152 II

MATRÍCULA: LV-AMI

INSTRUCTOR PILOTO: Licencia de Instructor de Vuelo de Avión.

ALUMNO PILOTO: En instrucción.

PROPIETARIO: Privado.

Nota: Las horas están expresadas en Hora Oficial Argentina (HOA), que corresponde al uso horario -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 17 SET 07, aproximadamente a las 17:23 hs, la tripulación integrada por el Alumno Piloto e Instructor de Vuelo, despegaron con la aeronave LV-AMI desde el aeródromo San Fernando (SADF) para cumplir con un tema de instrucción-doble comando en el aeródromo Zarate (ATE).

1.1.2 Con 1000 pies sobre el radial 315 del VOR San Fernando y aproximadamente a 8 / 10 millas (NM) chocaron con un pájaro que se introdujo en el avión a través del parabrisas, por lo que regresaron al aeródromo de salida.

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

1.2 Lesiones a las personas

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

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: Rotura del parabrisas y luneta trasera derecha.

1.3.2 Daños en general: Leves.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre las personas

1.5.1 Instructor de vuelo

1.5.1.1 De 25 años de edad, es titular de la Licencia de Instructor de Vuelo-Avión, con habilitaciones para instrucción de alumnos y pilotos hasta el nivel de licencia y habilitaciones de las que es titular, vuelo nocturno y vuelo por instrumentos, monomotores y multimotores terrestres hasta 5700 kg. Posee también las licencias de Piloto Privado-Avión y Piloto Comercial Avión.

1.5.1.2 La Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas informó que en su legajo no posee registrados antecedentes de accidentes o infracciones aeronáuticas anteriores y que con fecha 21 MAR 07 fue otorgada la Licencia de Instructor de Vuelo-Avión.

1.5.1.3 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica (Clase II) estaba en vigencia hasta el 28 FEB 07, sin limitaciones.

1.5.1.4 Su experiencia de vuelo en horas era:

Total:	870.0
Últimos 90 días:	220.7
Últimos 30 días:	60.0
Día del accidente:	1.5
En el tipo de aeronave:	200.0

1.5.2 Alumno Piloto

1.5.2.1 De 29 años de edad, es Alumno del Curso de Piloto Privado de Avión.

1.5.2.2 Su certificado de aptitud Psicofisiológica (Provisoria), estaba vigente hasta el 30 AGO 08.

1.5.2.3 Su experiencia de vuelo en horas era:

Total:	18.1
Últimos 90 días:	- - -
Últimos 30 días:	18.1
Día del accidente:	.3
En el tipo de aeronave:	18.1
En simulador de vuelo:	17.6

Nota: Aún cuando el total de experiencia de vuelo manifestado por el alumno, es de 55 hs incluyendo sus vuelos como alumno-piloto en Costa Rica, para el informe solo se considera la actividad realizada en la República Argentina, en igual condición y hasta el momento del accidente.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

La aeronave, es marca Cessna, Modelo 152 II, es monomotor, monoplano de ala alta, de construcción totalmente metálica. Fue fabricada con el número de serie 15284406 por Cessna Aircraft Company en Wichita, Kansas, USA.

1.6.2 Célula

1.6.2.1 La aeronave tenía un Total General (TG) de 10.289.1 hs. Posee Certificado de Aeronavegabilidad Standard de Categoría Normal, que fue retirado al momento del accidente. La aeronave fue liberada el 17 SET 07.

1.6.2.2 El formulario DNA 337 fue otorgado por el TAR 1B-146 el 11 ENE 07, con vencimiento en enero de 2008.

1.6.3 Motor

1.6.3.1 La aeronave está equipada con un motor marca Textron Lycoming, modelo O-235-L2C, número de serie L21021-15 de 110 hp de potencia; tiene plan de mantenimiento periódico y la última inspección tipo 50 hs la realizó el TAR 1B-424 el 03 ENE 07 a las 10.263 hs de total general (TG).

1.6.3.2 Al momento del accidente la aeronave tenía aproximadamente 70 litros de combustible tipo Súper para automóvil, siendo su uso elegible de acuerdo con el STC SA2613 CE.

1.6.4 Hélice

1.6.4.1 El motor está equipado con una hélice marca Mc Cauley, bipala metálicas de paso fijo, Modelo 1A103/TCM6958, número de serie R777312. La última recorrida fue realizada por el TAR1B-13 el 24 NOV 05.

1.6.4.2 Se desconoce el TG de horas de la hélice, pero el total desde la última recorrida (DUR) es de 2.129.9 hs lo que resultaría que al momento del accidente la hélice estaba vencida en 129.9 hs. para su recorrida general ya que el vencimiento es de 2.000 hs. después de la última recorrida.

1.6.5 Peso y balanceo al momento del accidente

1.6.5.1 Pesos

Vacío:	541.13 Kg.
Combustible (70 lt x 0,76)	53.2 Kg.
Instructor de vuelo:	75 Kg.
Alumno piloto:	70 Kg.
Otros (equipaje):	2 Kg.
Total al momento del accidente:	741.33 Kg.
Máximo. de despegue (PMD):	757.49 Kg.
Diferencia	16.16 Kg en menos respecto al PMD.

1.6.5.2 Al momento del accidente, la aeronave tenía su CG dentro de los límites establecidos en el Manual de Vuelo, por el fabricante.

1.7 Información Meteorológica

El Informe del Servicio Meteorológico Nacional, con datos obtenidos de los registros horarios de la estación meteorológica del aeródromo San Fernando para el lugar del accidente y analizado también el mapa sinóptico de superficie de 18:00 UTC, era; viento de los 070°, velocidad 10 kt., visibilidad 10 Km, fenómenos significativos ninguno, nubosidad 5/8 SC 600 m y 8/8 CS 9000 m, temperatura 15.5° C, temperatura del punto de rocío 10.9° C, presión a nivel medio del mar 1020.2 hPa; QNH 1020.2 hPa y humedad relativa del 74 %.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

El accidente ocurrió en vuelo sobre el radial 313° del VOR San Fernando, a 8 NM y una altura de 1.000 pies.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto:

El choque con el ave, se produjo en vuelo. No hubo dispersión de restos, ni partes de la aeronave que se hayan desprendido de la misma.

1.13 Información médica y patológica

1.13.1 Al arribo de la aeronave al AD FDO, y ser estacionada en la plataforma de la escuela de vuelo, el instructor de vuelo fue asistido por los servicios de emergencia del aeropuerto y posteriormente derivado al Sanatorio Las Lomas ubicado en la ciudad de San Isidro donde fue atendido por heridas múltiples y asentado en el libro de guardia (SIC) “en cara, frente, párpado superior izquierdo”.

1.3.2 Asimismo no surgieron antecedentes de factores médico / patológicos del alumno ni del instructor de vuelo, que pudieran haber tenido incidencia en el accidente.

1.14 Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

1.15.1 La tripulación de la aeronave tenía colocados los cinturones de seguridad, los cuales no se rompieron y cumplieron adecuadamente con su función.

1.15.2 Los servicios concurrentes al vuelo actuaron, durante y después del aterrizaje del avión accidentado, de conformidad a lo previsto .

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Cuando llegaron los investigadores al lugar donde se encontraba estacionada la aeronave, la inspeccionaron y observaron la rotura del parabrisa y la luneta derecha trasera.

1.16.2 Asimismo se encontraron los restos del ave, en la parte posterior, dentro de la cabina, los que pesaban 2,5 kg.

1.16.3 De acuerdo con lo manifestado por el Instructor de vuelo no pudo visualizar la existencia de una bandada, sino una única ave que apareció desde abajo del avión y describió un arco hacia la derecha, impactando en el parabrisas del lado del instructor, ocasionando las heridas que recibió y las marcas existentes en la cabina.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es de propiedad privada y se emplea para dar instrucción de vuelo en una escuela de vuelo.

1.18 Información adicional

1.18.1 El ave que impactó contra la aeronave, es el llamado localmente Jote o Gallinazo, siendo su nombre científico *Coragyps atratus*. Está preparado para vivir en latitudes templadas y cálidas. Su presencia se registra con mayor frecuencia en tierras bajas y su preferencia está determinada por la existencia de comida. Es por eso que suele abundar en llanuras orientadas a la explotación ganadera a campo y en los suburbios de poblaciones donde aprovecha animales muertos y desperdicios.

1.18.2 De hábitos diurnos, gregario y oportunista, el Jote inicia su ronda aérea cuando el sol ha calentado y se producen corrientes de aire que facilitan su vuelo; hacia el mediodía, si el tiempo es bueno, los Jotes comienzan a elevarse a gran altura, volando en círculos.

1.18.3 Depende de su formidable vista para la localización del alimento. Inspeccionan el territorio describiendo círculos y cuando descubren una posible fuente de alimentación, descienden con rapidez para controlar si la presunta presa se halla efectivamente muerta o apenas inmóvil.

1.18.4 El Jote encuentra en el hombre una buena relación. Su vínculo mayor se da por su capacidad de eliminar desechos de la actividad humana. Así en muchas poblaciones los Jotes conviven con los hombres y desempeñan una importante labor sanitaria.

1.19 Técnicas de Investigación útiles y eficaces

Se utilizaron las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Operativos

De las investigaciones realizadas no surgen evidencias de carácter operacional que guarden relación con el accidente.

2.2 Aspectos Técnicos

Del análisis efectuado no surgen cuestiones de orden técnico que hayan podido influir en el accidente.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos Definidos

3.1.1 Los tripulantes tenían sus licencias, habilitaciones y aptitud psicofísica en vigencia para realizar vuelos como el del día del accidente.

3.1.2 La aeronave poseía Certificado de Matriculación y Certificado de Aeronavegabilidad vigentes.

3.1.3 De acuerdo con los datos asentados en los libros historiales, tanto el planeador como el motor de la aeronave, fueron mantenidos de acuerdo con los plazos establecidos en la documentación técnica y la reglamentación vigente.

3.1.4 La hélice está vencida para su recorrida general.

3.1.5 El ave salió por debajo de la línea de vuelo y era la única que se encontraba volando en ese sector.

3.2 Causa

En un vuelo de instrucción en la fase de crucero, rotura del parabrisas y luneta trasera debido al choque con un ave.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al propietario de la aeronave

A pesar de no tener relación con el accidente, se recomienda prestar la debida atención al control y cumplimiento de los vencimientos horarios o calendarios de los componentes, a efectos de evitar cualquier problema futuro, contribuyendo de ese modo a la seguridad operacional.

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 N° 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
(C1104AXF) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

o a la dirección E -mail
buecrp@faa.mil.ar

BUENOS AIRES, de mayo de 2008

Investigador Técnico
Sr Orlando PAEZ CORTÉS

Investigador a cargo
Sr Carlos MORALES

Director de Investigaciones