

INFORME FINAL

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Establecimiento 9 de julio, Ochandío, provincia de Buenos Aires

FECHA: 11 FEB 08

HORA: 22:00 UTC (aprox.)

AERONAVE: Avión

MARCA: Cessna

MODELO: A 188 B

MATRICULA: LV-WXF

PILOTO: Licencia de Piloto Aeroaplicador de Avión

PROPIETARIO: Privado

Nota: Las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que para el lugar del accidente corresponde al huso horario -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El piloto con la aeronave matrícula LV-WXF, despegó del aeródromo Tres Arroyos, para cumplir un vuelo de aeroaplicación en un establecimiento rural en proximidades de Ochandío, provincia de Buenos Aires.

1.1.2 Mientras estaba cumpliendo las tareas previstas de aeroaplicación, el piloto recibió una llamada a su teléfono celular, por lo que se distrajo en el momento en que estaba por iniciar el rociado de una melga, motivo por el cual perdió el control de la aeronave e impactó contra el terreno.

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

1.2 Lesiones a personas

| Lesiones | Tripulación | Acompañante | Otros |
|----------|-------------|-------------|-------|
| Mortales | -- | -- | -- |
| Graves | -- | -- | -- |
| Leves | -- | -- | -- |
| Ninguna | 1 | -- | |

1.3 Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Célula: Abolladuras en las cubiertas superior e inferior del capó de motor; daños en la bancada de motor, parallasas del fuselaje, deformación del cajón de fuselaje, herrajes soporte de tren principal de aterrizaje, desprendimiento del tren principal derecho e izquierdo, daños en ambas alas.

1.3.2 Motor: Daños de importancia por golpes y detención brusca.

1.3.3 Hélice: Destruída por deformación de ambas palas.

1.3.4 Daños en general: De importancia.

1.4 Otros daños

Rotura de un poste de alambrado perimetral de un campo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto, de 50 años de edad, era titular de la Licencia de Piloto Aeroaplicador de Avión (PAA) con habilitaciones para aeroaplicación diurna, VFR y Monomotores terrestres hasta 5.700 kg. También era titular de la Licencia de Piloto Privado de Avión (PPA).

1.5.2 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica, Clase I, estaba vigente hasta el 30 JUL 08.

1.5.3 Su experiencia en horas de vuelo era:

| | |
|-------------------------------------|--------|
| Total: | 1910.0 |
| Últimos 90 días: | 15.0 |
| Últimos 30 días: | 9.0 |
| El día del accidente: | 1.5 |
| En el tipo de aeronave accidentada: | 645.0 |

1.5.3 La Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (DHA) informó que el piloto no registra ningún accidente anterior, ni infracciones aeronáuticas, como tampoco copia de foliado en su legajo aeronáutico.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

1.6.1.1 Era un avión monoplano de ala baja reforzada con montantes, estructura tubular con revestimiento metálico, equipado con motor alternativo y hélice de dos palas de paso variable. El tren de aterrizaje era convencional fijo, con ballestas con ruedas.

1.6.1.2 El Certificado de Propiedad estaba a nombre de propietarios privados con fecha de inscripción 20 OCT 00.

1.6.1.3 El Certificado de Matriculación tenía fecha de anotación 24 ENE 1997.

1.6.1.4 Tenía Certificado de Aeronavegabilidad Especial, Clasificación Restringido, Propósito: Agrícola (Fumigación) con fecha de emisión 30 SET 98 y vencimiento en 30 SET 12.

1.6.1.5 El Formulario DNA 337 fue otorgado por el TAR DNA 1B-05 con fecha 05 SET 07 y vencimiento en SET 08.

1.6.1.6 El mantenimiento de la aeronave se había efectuado de acuerdo al Plan de Mantenimiento propuesto por el fabricante.

1.6.2 Célula

Al momento del accidente registraba un Total General (TG) de 4179 hs; Desde la Última Recorrida (DUR) 250.5 hs y Desde la Última Inspección (DUI) 45 hs. La Última Inspección Mayor fue realizada a las 3410 hs de TG el 25 NOV 98; la Última Inspección, del tipo 200 hs para rehabilitación anual, fue realizada a las 4134 hs de TG el 05 NOV 07 por el TAR 1B-05.

1.6.3 Motor

1.6.3.1 Era marca Continental, modelo IO-520-D26R, serie N° 282546-R de 285 HP, con plan de mantenimiento periódico; contaba al momento del accidente con un TG de 4179 hs ; 45 hs DUR y DUI.

1.6.3.2 La Última Recorrida General se realizó a las 4134 hs el 17 AGO 07, y fue habilitado hasta las 5334 hs de TG o AGO 19 por TBO y anualmente hasta SET 08. Las inspecciones fueron realizadas por el TAR 1B-05.

1.6.3.3 El consumo horario del motor era de 57 lts / h, aproximadamente.

1.6.4 Hélice

La hélice, de dos palas metálicas y paso variable, era marca Mc Cauley, modelo D2A34C98-NO, Serie N° 738131.

1.6.5 Peso y balanceo al momento del accidente

1.6.5.1 Los pesos calculados eran los siguientes:

| | | |
|-----------------------------|--------|---------------------------|
| Vacío | 1058.0 | |
| Piloto | 85.0 | |
| Combustible (70 lts x 0.72) | 50.4 | (aprox) |
| Agua (342 lts) | 342.0 | |
| Cipermetrina (38 lts) | 38.0 | |
| Total | 1573.4 | |
| Peso Máximo de Despegue | 1816.0 | |
| Diferencia | 242.6 | en menos respecto al PMD. |

1.6.5.2 Durante la investigación, se determinó que el centro de gravedad (CG) estaba dentro de la envolvente determinada por la planilla de masa y balanceo de fecha 05 SET 07 enviada por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad.

1.7 Información meteorológica

El informe del Servicio Meteorológico Nacional, en base a datos inferidos obtenidos de los registros horarios de la estación meteorológica Tres Arroyos, interpolados a la hora y lugar del accidente y analizado también los mapas sinópticos de superficie de 21:00 y 00:00 UTC, indicó: Viento: 020° / 04 kt; Visibilidad: 10 km; Fenómenos Significativos: Ninguno; Nubosidad: 1/8 CU 360 m; Temperatura: 24.6° C; Temperatura del Punto de Rocío: 8.9° C; Presión a Nivel Medio del Mar: 1019.0 hPa y Humedad Relativa: 37 %.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 La aeronave se accidentó en un terreno plano y duro, con rastrojo de trigo, y sin obstáculos significativos. Las coordenadas del lugar eran: 38° 26' 29" S 059° 52' 18" W, y la elevación sobre el nivel medio del mar era de aproximadamente 122 m.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 La aeronave impactó contra el terreno, chocó y rompió un poste de alambrado eléctrico perimetral del campo y perdió del tren de aterrizaje principal izquierdo, que quedó a 30 m de distancia del avión.

1.12.2 Después de arrastrarse unos 60 m aproximadamente, la aeronave se detuvo con el tren principal derecho de aterrizaje desprendido y plegado debajo del fuselaje y varios daños de importancia, detallados en párrafo 1.3 de este informe.

1.13 Información médica y patológica

No se establecieron antecedentes médico-patológicos del piloto que pudieran haber influido en la ocurrencia del accidente.

1.14 Incendio

Hubo un principio de incendio en zona de escape del motor, que fue extinguido inmediatamente por el piloto, mediante el uso del matafuego de la aeronave.

1.15 Supervivencia

El cinturón de seguridad actuó correctamente, no tuvo daños y el asiento permaneció amarrado en sus anclajes. El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios, sin sufrir lesiones.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el lugar del accidente se evaluaron los daños producidos e inspeccionaron los comandos de vuelo y motor. Se controló visualmente el sistema de encendido, arnés y bujías comprobando su continuidad, estado y fijación de los mismos; se controló la araña inyectora, verificándose la presencia de combustible en la misma.

1.16.2 Se trasladó el motor a un taller para su desarmado. Desmontadas las tapas de balancines, balancines, varillas levanta válvulas, guardapolvos, retenes, cilindros y pistones, quedando solamente armado el block del motor con cigüeñal y bielas; se hizo girar el cigüeñal sin encontrarse anomalías.

1.16.3 Se retiró el cárter de accesorios o tapa de la caja de distribución del cigüeñal, pudiéndose observar el normal funcionamiento del sistema de distribución.

1.16.4 Verificadas las Libretas de Historiales de la aeronave y del motor, no se encontraron novedades respecto al mantenimiento.

1.16.5 De acuerdo con la declaración del piloto, durante la operación a baja altura, se distrajo por la vibración del teléfono celular que tenía en el bolsillo, situación que finalizó con un choque en el terreno.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave y el piloto se encontraban inscriptos a una Empresa de Trabajo Aéreo, certificada por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas.

1.18 Información adicional

No se incluye.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles y eficaces

Se utilizaron las habituales.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 El piloto, en la tarea de aeroaplicación, culminando el tramo de básica para incorporarse a una nueva melga, se distrajo al recibir una llamada en su teléfono celular. Esto generó una pérdida de conciencia situacional por distracción momentánea, con perjuicio hacia la atención en la operación que estaba

realizando en vuelo a baja altura, perdiendo el control de la aeronave, con posterior impacto contra el terreno.

2.2 Aspectos técnicos

No se detectaron fallas en el funcionamiento de la aeronave, ni novedades en su mantenimiento.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto y la aeronave estaban habilitados para realizar el vuelo.

3.1.2 No se verificaron fallas en el funcionamiento de la aeronave.

3.1.3 El piloto tuvo pérdida de conciencia situacional por distracción momentáneamente, motivada por una llamada en su teléfono celular, durante la operación de la aeronave a baja altura, perdiéndose el control de la misma con posterior impacto contra el terreno.

3.1.4 La meteorología no influyó en el accidente.

3.2 Causa

En un vuelo de aeroaplicación, en la fase de ingreso al pasaje de rociado, pérdida de control de la aeronave a baja altura y posterior impacto contra el terreno; debido a pérdida de conciencia situacional por distracción momentánea, producida por una llamada telefónica durante la operación.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al propietario de la aeronave

Considerar la necesidad de realizar la instrucción adecuada hacia el personal de pilotos que operen la aeronave de su propiedad, para concientizar sobre la importancia de mantener la atención en la operación de vuelo, manteniendo inactivo el teléfono móvil durante la misma; a los efectos de contribuir con la seguridad operacional, prevenir daños personales, materiales y de terceros que pudiesen ser afectados.

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 de Aviación Civil en un plazo no mayor a sesenta (60) días hábiles, contados a partir que recibieran el Informe Final y la Disposición que la 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 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil
Av. Com. Pedro Zanni 250
2º Piso Oficina 264 – Sector Amarillo
(1104) Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

o a la dirección Email:
“buecrpc@faa.mil.ar “

BUENOS AIRES de de 2009.

Sr. CARLOS MORALES
Investigador a Cargo

Sr. RODOLFO GODOY
Investigador Técnico

Director de Investigaciones