

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 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 el carácter estrictamente técnico, a los fines de prevenir futuros accidentes de similar tenor, por tanto no está orientada a determinar culpas o responsabilidades de carácter civil y/o penal.

La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba de tipo judicial y 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 las leyes vigentes.

INFORME FINAL

Lugar: González Moreno, Pdo. Rivadavia – Provincia de Buenos Aires

Fecha: 05-OCT-01

Hora: 16:45 HOA

Aeronave: AERO BOERO 150

Matrícula: LV-LPM (Matricula suspendida)

Piloto: Piloto Comercial N° 4.069 – Piloto Aeroaplicador de Avión N° 1.303

Propietario: Jesús Castro

Nota: La hora Oficial Argentina corresponde al huso horario -3

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo:

El piloto del Aero Boero 150, matrícula LV-LPM, el 05 de octubre de 2001 a las 16:45 hs. aproximadamente, trasladó el avión hasta un camino público, para realizar una prueba y el rodaje del motor. Cuando finalizó la prueba, dio motor como en un despegue. Durante la carrera

alcanzó a levantar parcialmente la rueda de cola. En esa condición, la rueda derecha del tren principal, se introdujo en una zanja cubierta por el agua que había sobre el camino. La aeronave se frenó bruscamente, giró a la derecha, bajó la nariz y golpeó la hélice contra el suelo. Por la inercia, el avión capotó y quedó atravesado sobre el camino, el mismo fue retirado para liberar el camino a la circulación vehicular. El piloto resultó con heridas leves y la aeronave tuvo daños de importancia. El accidente ocurrió de día.

1.2 Lesiones a personas

LV-LPM:

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

1.3 Daños sufridos por la aeronave

Célula: De importancia (ambos planos y empenaje con daños de importancia; ambos alerones, estabilizador vertical y timón de dirección, dañados; parabrisas deteriorado)

Hélice: Leves (hélice y cono deteriorados).

Motor: Leves (en recubrimientos, aletas deflectoras y tubo de escape de gases)

Daño total: De importancia

1.4 Otros daños

No hubieron

1.5 Información sobre el personal

Piloto: Edad cuarenta (40) años.

Licencias: Piloto Comercial de Avión N° 4.069 (habilitado el 05-NOV-82)

Aptitud Psicofisiológica: No estaba vigente.

Habilitación: Aviones Monomotores Terrestres hasta 5.700 Kgs. – Vuelo nocturno local – PPA - PPL – Piloto Aeroaplicador.
No registra infracciones ni accidentes.

Experiencia total de vuelo: - - hs.

En los últimos 90 días: - - hs.

En los últimos 30 días: - - hs.

En el Tipo de Avión accidentado: - - hs.

Nota: El piloto manifiesta tener foliadas 800 hs y haber perdido su registro de vuelos.

1.6 Información sobre la aeronave

Matrícula LV-LPM
Tipo: Avión
Marca: Aero Boero
Modelo: 150 N° de serie: 031
Propietario: Jesús Castro
Aeronavegabilidad: Otorgada por “Aero Talleres La Pampa”
Cert. Aeronavegabilidad: Clasificación: Especial
Categoría: Normal / Restringida
Vencimiento: NOV-01
Tren de aterrizaje: Convencional

1.6.1 Observaciones:

- 1.6.1.1 Con fecha 21-SET-00, el propietario efectuó denuncia de venta a favor de Manuel Hilario Barreiro.
1.6.1.2 Con fecha 13-DIC-00 se suspende vigencia de la matrícula (Art.23, Dec. 4907/73, Disposición 54/00 RNA).

Motor

Marca: LYCOMING
Modelo: 0-320-A2B Serie N° L-41534-27A
T.G.: 1.538.6 Hs D.U.R.: 246.2 Hs.

Hélice

Marca: SENSENICH Serie N° A 49326
Modelo: 74 DM 6-0-52
T.G.: 1.535.0 Hs D.U.R.: 246.0 Hs.

Peso Máximo de Despegue	844 kg
Peso Vacío	566 kg
Carga útil autorizada	278 kg
<u>Peso y balanceo</u>	
29 Lt. Combustible 100 LL	21 kg
Piloto	108 kg
Pasajeros	0 kg.
Otros	0 kg
Carga útil total	129 kg
DIFERENCIA	- 148 kg. (en menos)
Autonomía	00:40 hs.
Consumo horario	33 Lts./hora
Tipo de Combustible utilizado	100 LL

La aeronave operó dentro de los límites de Peso y Balanceo.

1.7 Información Meteorológica

Datos proporcionados por el Servicio Meteorológico Nacional para el lugar y hora del accidente:

Viento: 050°/10 Kt.
Visibilidad: 15 Km.
Fenómeno Significativo: Ninguno
Nubosidad: 5/8 Stratus Cúmulus 330 m – 2/8 Cúmulus 600 m
Temperatura: 20.3 °C
Punto de rocío: 14.5 °C
Presión: 1.015.6 hPa
Humedad relativa: 69 %.

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 la Loc. de González Moreno, Pdo. de Rivadavia, Prov. de Buenos Aires sobre un camino de uso público (35° 33' S 063° 23' W).

1.11 Registradores de vuelo

La aeronave no posee registradores.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave quedó al costado derecho de la calle en que rodaba, próxima al lugar donde bloqueó su rueda, desviada a 45° del eje de avance y en posición invertida. La información surge de las dos únicas fotografías suministradas por la policía local.

No hubo dispersión de restos, y la policía ordenó a los bomberos voluntarios la remoción del avión a fin de evitar la obstrucción de un espacio público; el avión fue trasladado a su hangar, distante a unos cien (100) m.

1.13 Información médica y patológica

El Perito Médico de Policía informa que el piloto presenta: “Escoriaciones múltiples en ambos miembros superiores e inferiores, hematoma en pómulo izquierdo. El paciente ha sufrido politraumatismo con traumatismo craneoencefálico sin pérdida de conocimiento; en los estudios radiográficos no se observan lesiones óseas, por lo que las lesiones que esta persona presenta son de carácter LEVES” (sic).

Según manifestaciones del piloto existen situaciones familiares, de orden emocional que probablemente habrían influido en su desempeño en la operación.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

El piloto abandonó el avión por sus propios medios y la cabina no sufrió deformaciones. Los arneses y el cinturón de seguridad no se cortaron, y los asientos resultaron sin daños, quedando fijos en sus anclajes.

1.16 Ensayos e investigaciones

No se efectuaron ensayos especiales.

1.17 Información orgánica y de dirección

El LV-LPM es de propiedad particular y se emplea para rociado. Está en trámite de inscripción la transferencia de dominio ante el Registro Nacional de Aeronaves.

1.18 Información adicional

1.18.1 Denuncia del accidente:

El accidente fue informado al Turno del C.R.A por el Jefe del Aeródromo de Gral. Pico, quien a su vez se enteró por el diario local. Los investigadores de la J.I.A.A.C. llegaron al lugar del hecho recién al día siguiente y luego que la aeronave fuera removida.

1.18.2 La calle se hallaba parcialmente cubierta con agua por las precipitaciones continuas en los días previos. El terreno es arenoso de buena absorción y escurrimiento en las cunetas laterales.

Era habitual el uso de la calle para el movimiento del avión, dado que por allí se lo trasladaba hasta un campo lindero al pueblo, que se utilizaba para despegar y aterrizar.

2. ANALISIS

2.1 Aspecto Operativo

Después de retirar el avión del hangar el piloto puso el motor en marcha, verificó su funcionamiento y se dirigió a una calle poco transitada para probar el motor y rodar el mismo. Finalizada la prueba de motor, aplicó potencia e inició una carrera hasta levantar parcialmente el patín de cola; luego de “cortar” potencia y al pasar por un charco, introdujo la rueda derecha en una zanja oculta por el agua. La aeronave giró hacia la derecha del rumbo que traía y apoyó

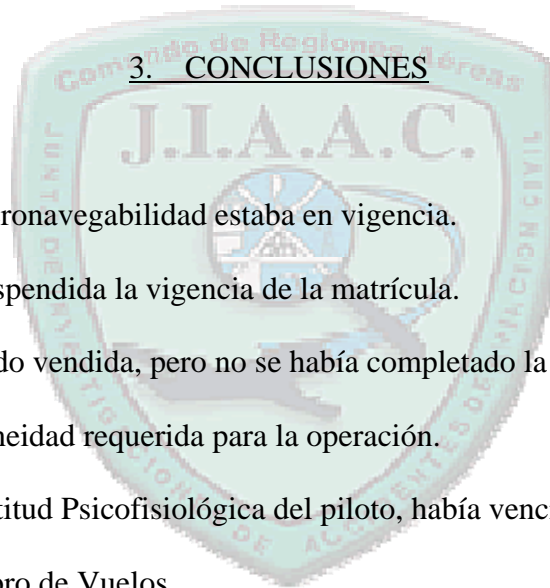
la nariz sobre el terreno; quedó inestable en forma vertical y cayó invertida y a 45° aproximadamente de la calle por la que rodaba.

El piloto no contaba en el momento con la habilitación psicofisiológica correspondiente, según manifiesta, por no estar en actividad de vuelo.

Dado las características de la operación que se estaba realizando es probable, según opinan los asesores de la JIAAC, que el piloto podría haber estado realizando una operación de decolaje y habría estado infringiendo normas establecidas en las Leyes y Reglamentos Aeronáuticos.

2.2 Aspecto Técnico

No influyó en este accidente.



3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El Certificado de Aeronavegabilidad estaba en vigencia.

3.1.2 La aeronave tenía suspendida la vigencia de la matrícula.

3.1.3 La aeronave había sido vendida, pero no se había completado la transferencia en la DNA.

3.1.4 El piloto tenía la idoneidad requerida para la operación.

3.1.5 El Certificado de Aptitud Psicofisiológica del piloto, había vencido.

3.1.6 El Piloto no tenía Libro de Vuelos.

3.1.7 El piloto conocía el avión por haberlo operado con anterioridad.

3.1.8 La prueba de motor y rodaje se efectuó en una calle vecinal a pedido del comprador.

3.1.9 El piloto no desarrollaba actividad de vuelo

3.1.10 El piloto no declaró el accidente.

3.2 Causa

Capotaje durante la carrera de despegue, debido a la colisión del tren principal contra un desnivel del terreno cubierto por agua.

Factores contribuyentes

Lugar inadecuado para la operación.

Discontinuidad en la actividad de vuelo del piloto.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Al Piloto

Utilizar lugares aptos para el despegue y aterrizaje de aeronaves.

4.2 Al Propietario:

Completar la inscripción de la aeronave.

Asegurar la aeronave de acuerdo a la actividad a desarrollar.



Buenos Aires,

de julio de 2002

Inv. Técnico:

Inv. Operativo

Director de Investigaciones