

C.E.N° 5.422.693 (F.A)

ADVERTENCIA:

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

De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (Ratificado por Ley 13.891) y en el Artículo 185 del CODIGO AERONAUTICO (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 / incidente, pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

Lugar: Paraje India Muerta, zona rural de Charata, Pcia. de Chaco

Fecha: 23 ENE 1998

Hora: 18:30 hs Local

Aeronave: Aero Boero AG-150

Matrícula: LV-LPV

Piloto: Piloto Privado de Avión N° 25.622

Propietario: Carlos Nelson Coscia

1. Información sobre los hechos.

1.1 Reseña del vuelo.

La aeronave Aero Boero se encontraba realizando tareas de aeroaplicación, aspersión de insecticida sobre cultivo, cuando estaba próximo a terminar la anteúltima pasada y tomar altura para salvar un monte, toca con las ruedas y parte ventral de la aeronave en la copa

de un árbol de quebracho de 8 metros de altura, luego entra en pérdida de sustentación y se precipita a tierra impactando en forma invertida.

1.2 Lesiones a personas

<u>Lesiones</u>	<u>Tripulación</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>Otros</u>
Mortales	-	-	-
Graves	1	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	-	-	-

1.3. Daños sufridos por la aeronave

Célula: Destruída

Motor: Con daños de importancia, rotura de la platina del cigüeñal por impacto contra el suelo.

Hélice: Con daños de importancia por desprendimiento e impacto contra el suelo.

1.4 Otros daños

No se produjeron.

1.5 Información sobre el personal

Piloto al mando: Piloto Privado de avión N° 25526; Aptitud Psicofisiológica en vigencia, vence el 10-Feb-98, se retira. Experiencia total de vuelo 215 hs, últimos 30 días 10 hs; últimas 24 horas 2.4 hs. El piloto no contaba con la Licencia correspondiente para la realización de tareas de aeroaplicación.

1.6 Información sobre la aeronave

Tipo: avión, marca Aero Boero, modelo AG-150; N/S 039, matrícula LV-LPV, Certificado de Aeronavegabilidad: Especial – Normal Restringido, vence: Enero de 1999, se retira. Liberado: 25-ENE-98. La misma no estaba inscripta en trabajo aéreo.

Tren de aterrizaje: convencional – fijo.

Hélice: Marca: Sensenich, modelo M-74-DM-52 N/S 22171

Motor: Marca Lycoming, modelo O-320; N/S L-7068-27.

Propietario: Carlos Nelson Coscia, domicilio: Ameguiño 658 – Wheelwright – Santa Fe.

1.7. Información Meteorológica

Datos de los registros horarios de la estación meteorológica de Saenz Peña, interpolados a la hora del accidente: viento de los 140°, intensidad 5 nudos, visibilidad 20 km, 2/8 de

CU entre 300 / 600 mts, presión 1003.6 hPa, temperatura 30.5°C, punto de rocío 23°C, humedad relativa 64%.

1.8. Ayudas a la navegación

No se prestaron, la aeronave no cuenta con instrumental de navegación, siendo este un factor no concurrente.

1.9 Comunicaciones

No se produjeron.

1.10 Información sobre el lugar del aeródromo:

El accidente ocurre fuera de aeródromo, siendo el más cercano el de Charata distante 45 Km al Oeste; Coordenadas Geográficas del lugar del accidente: 27° 18' S – 60° 53' W; altura sobre el nivel del mar: 97 metros.

1.11 Registradores de vuelo

No posee.

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

El no hubo dispersión de restos, a excepción de un tramo de chapa del capot que quedó a un costado de la misma.

1.13 Información Médica y Patológica

Fracturas del seno maxilar superior y pérdida de la configuración anatómica normal del globo ocular derecho. Se adjuntan al expediente de investigación fotocopias de las tomografías computadas y el Certificado de discapacidad del Ministerio de Salud y Acción Social.

1.14 Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

Los golpes recibidos por el tripulante fueron motivados por no estar preparada la cabina de la aeronave para este tipo de impacto. Además, como la misma no contaba con arneses de pecho, que hubieran sostenido al piloto contra el asiento, no se pudo evitar que el mismo se desplace hacia delante e impacte con su rostro en el tablero. Asimismo el casco protector que el piloto tenía colocado ayudó a amortiguar otros golpes en la cabeza.

1.16 Ensayos e investigaciones

Luego de verificar la documentación técnica se inspeccionaron los comandos de vuelo y de motor sin encontrar novedad.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave no pertenecía a ninguna empresa y no estaba registrada para efectuar trabajo aéreo, solamente para uso particular.

1.18 Información adicional

1.18.1 Opinión de los Asesores:

1.18.1.1 El Asesor Técnico no encuentra factores causales de su competencia.

1.18.1.2 El Asesor en Tránsito Aéreo expresa que el piloto no tenía licencia de Aeroaplicador por lo que no estaba habilitado para trabajos de aeroaplicación. Reglamento de Vuelos – Cap. III – Secc 1º Norma 13. Asimismo el piloto no podía aroaplicar porque tenía 215 hs de vuelo y para obtener la licencia correspondiente se necesitan 500 horas a partir de haber obtenido la licencia de Piloto Privado de Avión hacer el examen psicofisiológico cada 6 meses en lugar de cada año, más el curso correspondiente – RAG 23 Cap. XV.

1.18.1.3 La Asesora Jurídica opina que de la investigación técnica realizada surge que el piloto no había cumplido con el Reglamento de Vuelos – Cap III – párrafo 13; ni con el Decreto N° 1954/77 ni el Decreto N° 2836/71. Atento a lo detallado corresponde que tome conocimiento la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas a los efectos que estime corresponder.

1.18.1.4 El Asesor en Medicina Aeronáutica expresa que de lo investigado surge como falla humana la escasa experiencia y falta de adiestramiento del piloto.

2. ANALISIS

2.1 Aspecto Operativo:

Debido a una reacción tardía durante una salida de la melga, el piloto con su aeronave se aproximó demasiado a un monte y rozo la copa de un árbol. Para poder elevarse el piloto aplicó potencia, pero al mismo tiempo una excesiva sobre corrección en el timón de profundidad, cuando llevo la palanca de mando hacia atrás, provocando de esta manera que la aeronave entre en pérdida de sustentación, y por la escasa altura en que se encontraba no tubo tiempo para revertir la situación lo que ocasionó finalmente que la aeronave se precipite a tierra quedando detenida en forma invertida.

2.2 Aspecto adiestramiento:

El tripulante no contaba con el adiestramiento adecuado y con experiencia de vuelo suficiente para la actividad que realizaba y esta había sido muy discontinua, ya que

desde el año 1978 cuando recibió su licencia de piloto privado hasta la fecha del accidente había acumulado 215 horas de vuelo en total y solamente 10 hs en el avión accidentado.

### 2.3 Aspecto Legal:

El piloto no contaba con la habilitación necesaria para realizar el tipo de tarea que se encontraba realizando ya que como se ha dicho solamente registraba una experiencia de apenas 250 hs contra las 500 hs mínimas requeridas para poder obtener la licencia de vuelo de Aeroaplicador. Asimismo si bien tenía la aptitud psicofisiológica anual vigente para piloto privado de avión, carecía de la habilitación médica semestral exigida para los pilotos Aeroaplicadores.

Tampoco contaba con la respectiva inscripción para el trabajo aéreo que realizaba.

En lo que hace al contacto que el investigador operativo pudo efectuar con el tripulante, luego del accidente, recién se pudo materializar el 1 de noviembre del 2000 ya que el piloto una vez que fue dado de alta del sanatorio de Resistencia se trasladó primeramente a su casa en Charata y luego a Buenos Aires con destino desconocido, no dando señales de su paradero en razones de origen, aparentemente, emocionales.

Con respecto a la aeronave, la misma tenía Certificado de Aeronavegabilidad Especial – Normal y restringido, pero no estaba inscripta en trabajo aéreo, tampoco figuraba desde el año 1997, en el historial de vuelo del avión, las horas voladas hasta la fecha del siniestro.

### 3. Conclusiones:

#### 3.1 Hechos definidos:

- 3.1.1 El piloto tenía el gabinete Psicofisiológico anual en vigencia para la Licencia de Piloto Privado de avión pero carecía de la habilitación médica semestral para poder efectuar tareas de aeroaplicación.
- 3.1.2 El piloto estaba efectuando un vuelo de aeroaplicación sin poseer la licencia habilitante.
- 3.1.3 Tampoco poseía el debido certificado de inscripción para el trabajo aéreo que estaba realizando.
- 3.1.4 La experiencia total de vuelo y el adiestramiento del piloto eran escasas, habiendo sido realizados en forma discontinua.
- 3.1.5 La aeronave poseía el Certificado de Aeronavegabilidad especial normal y restringido sin inscripción en trabajo aéreo, y faltaba asentar desde el año 1997, en el historial de vuelo, las últimas horas voladas por el avión.

3.1.6 El piloto, ejerció una excesiva presión sobre el timón de profundidad lo que ocasionó que el avión se precipite a tierra por pérdida de sustentación luego que la aeronave rozara la copa de un árbol.

3.1.7 El piloto sufrió heridas que le ocasionaron la pérdida de la configuración anatómica normal del globo ocular derecho.

3.2 Causa:

Roce de la aeronave contra la copa de un árbol luego de efectuar un viraje de procedimiento, durante un vuelo de aeroaplicación, debido a una reacción tardía del piloto que ocasionó que la salida se produzca a muy poca distancia de la arboleda, y con posterior pérdida de sustentación e impacto en el terreno, por mal empleo de los mandos cuando intentaba recuperar la altura.

4. RECOMENDACIONES:

4.1 Al propietario del avión:

Como responsable de la actividad que realiza la aeronave, para que haga registrar en forma actualizada en el historial de vuelo las horas voladas por el avión y para que la misma, cuando realiza trabajo aéreo, se encuentre inscrita para ese fin.

Asimismo para que verifique, la idoneidad de los pilotos para el tipo de trabajo aéreo que van a realizar, controlándole las licencias Habilitantes, con las aptitudes psicofisiológica en vigencia y que posean el debido certificado de inscripción.

4.2 A la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad:

Remitir copia del Informe Final para que tome conocimiento de los párrafos 2.3. y 3.1.5

4.3 A la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas:

Remitir copia del Informa Final para que tome conocimiento de lo expresado en los párrafos 1.18.1.2 – 1.18.1.3 – 2.2 – 3.1.1 - 3.1.2 – 3.1.3 – 3.1.4.

Buenos Aires, de diciembre de 2000

Inv. Operativo y Proyecto de Informe Final: Univ II Gerardo Broglio

Inv. Técnico: SP Julio Salazar

Redacción del Informa Final: Roberto Aleson

Asesor Dto. Inv. de Campo

