

C.E.N° 5.426.891 (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: Aeródromo de San Fernando (34° 27' S – 58° 35' W)

Fecha: 03-ABR-98

Hora: 17:10 HOA

Aeronave: Cessna 175A Serie N°: 56.734

Matrícula LV- GSA

Piloto: Piloto Comercial de 1° N° 54.859

Propietario: Sr. Ignacio Mora

1. Información sobre los hechos.

1.1 Reseña del accidente

El piloto procuraba poner en marcha el motor de la aeronave , con el objeto de efectuarle un rodaje al mismo. Luego de varios arranques fallidos sin lograr encenderlo, desciende de esta, dejando el acelerador en posición totalmente abierto con el freno de

estacionamiento colocado. Posteriormente, luego de calzar el avión, procedió a “dar pala” en sentido inverso para drenar el motor que se había ahogado. Una vez concluido ese procedimiento retorna a la cabina donde luego de dar nuevamente arranque al motor, este enciende súbitamente y totalmente acelerado, la aeronave se pone en movimiento, sobrepasa las calzas y gira a la derecha impactando finalmente contra la pared de un hangar perteneciente a la empresa “Patria Cargas”.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3. Daños sufridos por la aeronave

Considerables en hélice y motor; menores en fuselaje; resto del avión intacto.

1.4 Otros daños

Impacto en la pared del hangar Patria Cargas.

1.5 Información sobre el personal

El piloto, de 28 años de edad, tenía licencia de Piloto Comercial de 1° N° 54.859, con la aptitud psicofisiológica vigente hasta el 19 SEP 98.

Experiencia de vuelo:

Actividad total: 1190 hs
 En los últimos 90 días: 40 hs
 En los últimos 30 días: 5 hs
 El día del accidente: ----- hs
 Fuera de aeródromo: 700.6 hs
 Por instrumentos: 13.7 hs
 En entrenador terrestre: 66.6 hs
 Nocturno: 51.3 hs
 En el tipo de avión accidentado: 132 hs

Infracciones: fecha 27-MAR-97, lugar AD Mendoza, aeronave Cessna C-175, matrícula LV-GSA, CAUSA: no presentar en tiempo y forma el comprobante del seguro y modificar su destino sin informar a DOZ (Disp. N° 38/97 RANO)

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Aeronave tipo: Avión Marca: Cessna Modelo: 175 A N° serie: 56.734

Total General: 2954 hs DUR: 1232 hs Habilitado hasta: -----

1.6.2 Motor tipo: de cilindro opuestos Marca: Franklin Modelo: 6A-350-C2
N° Serie: 61076-2 TG: 2247 hs DUR: 1009 hs
Habilitado hasta: 2729 hs

1.7. Información Meteorológica

Datos obtenidos de los registros horarios de San Fernando Aero y visto los mapas sinópticos de superficie de 18:00 y 21:00 UTC, viento 070/10 Kt, visibilidad 10 Km, Fenómenos significativos: ninguno, nubosidad: ninguna, temperatura: 24.2°C, temperatura punto de rocío 8.0°C, presión 1023.8 hPa, humedad relativa 36%.

1.8. Ayudas a la navegación

No interviniente.

1.9 Comunicaciones

No hubo.

1.10 Información sobre el aeródromo:

Se trata de un aeródromo controlado, con pista de pavimento, situado a 34° 27' S – 58° 35' W.

1.11 Registadores de vuelo

No posee

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

El avión impactó contra la pared de un hangar ; no hubo dispersión de restos

1.13 Información Médica y Patológica

No existen antecedentes médicos patológicos que hubieran influido en el accidente en este accidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Equipos de seguridad y supervivencia

No operaron.

1.16 Ensayos e investigaciones

En la inspección realizada a la aeronave se comprobó que no frenaba la rueda izquierda. Se procedió a desmontar el bombín actuador de freno ubicado bajo la pedalera izquierda determinándose que el mismo no funcionaba correctamente.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era propiedad del piloto, Sr. Ignacio Mora. Tenía su Certificado de Aeronavegabilidad, Categoría Normal; y el Formulario 337 vencía en NOV 98. Su mantenimiento se cumplía en el taller Cielo SA, habilitado por DNA con código 1-B-30.

1.18 Información adicional.

No hubo.

2. ANÁLISIS

2.1. Operación de puesta en marcha:

El piloto reconoce como error haber dejado el acelerador en posición de todo abierto luego de varios intentos para poner en marcha

al motor, lo que ocasionó que cuando éste finalmente arrancó lo hizo en forma “sorpresa y acelerado” según las palabras del piloto, quien también recuerda “que no le dio tiempo a reducirlo”. Sin embargo suponiendo que el motor hubiera arrancado en condiciones normales, difícilmente se hubiera acelerado tan rápido, como para que el piloto, atento a la operación, no hubiera tenido tiempo de cerrar el acelerador llevándolo a marcha lenta, recordando además que la posición normal de las manos, durante la puesta en marcha, en los aviones Cessna de la serie 100, es: la izquierda en la llave de arranque , la derecha en el acelerador (aproximadamente a ¼ de su recorrido)y los mandos de mezcla y RPM al máximo y ajustados.

2.2 Fallas en el sistema de frenado:

El piloto sostiene, que antes de bajarse del avión para efectuar un barrido de combustible, colocó freno de mano. De acuerdo al informe técnico se pudo establecer que la rueda izquierda no frenaba, posteriormente al desmontar el bombín actuador de freno ubicado bajo la pedalera izquierda se determinó que el mismo no trabajaba correctamente. Es decir que cuando el piloto intentó colocar el freno de mano, debió estar advertido de esta situación ya que para mover la palanca de freno es necesario apretar ambos pedales, y lógicamente el izquierdo estaría operando anormalmente. En lo que hace a las calzas que el piloto dice haber utilizado, es evidente que estas no eran lo suficientemente confiables o tienen un diseño de escaso porte ya que evidentemente las mismas no cumplieron con el objetivo para la cual fueron empleadas, es decir contener al avión cuando el motor se aceleró.

En razón de que el freno izquierdo estaba inoperativo ,la aeronave luego que se puso en movimiento giró a la derecha e impactó contra la pared

3. Conclusiones:

3.1 Hechos definidos:

- 3.1.1 La aeronave tenía Certificado de Aeronavegabilidad, y formulario 337 en vigencia.
- 3.1.2 Su mantenimiento se realizaba en el taller Cielo, habilitado por DNA con código 1-B-30.
- 3.1.3 El piloto tenía licencia, y su aptitud psicofisiológica estaba vigente.
- 3.1.4 El mismo piloto reconoce que el accidente se produce por un descuido de su parte, al no estar suficientemente atento y a su falta de reacción para cerrar el acelerador antes que comience a moverse aeronave.
- 3.1.5 Hubo falla en el freno izquierdo por mal funcionamiento del bombín actuador que debió ser advertida por el piloto, antes de poner en marcha, cuando intentó colocar el freno de mano.

3.1.6 Las calzas utilizadas no fueron efectivas

3.2 Causa:

Giro de la aeronave a la derecha e impacto contra una pared durante una puesta en marcha debido a un arranque súbito por estar el acelerador totalmente abierto.

Factores contribuyentes:

- La inadecuada posición del acelerador durante el arranque.
- La reacción lenta del piloto para desacelerar el motor.
- La falla del freno izquierdo que debió ser advertida por el piloto cuando colocó freno de mano.
- La utilización de calzas inadecuadas, y /o en número insuficientes.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Al piloto y propietario de la aeronave, para que recuerde que cuando se tiene la intención de probar el motor en tierra, de un avión con tren triciclo, como en este caso ,es necesario calzar las tres ruedas, lo que elimina el problema de falla de frenos(aunque de cualquier manera se debe colocar freno de estacionamiento, verificando su correcto funcionamiento).Las calzas a utilizar, deben ser lo suficientemente altas y siguiendo el formato de las ruedas, como para que, estando el avión detenido, sobrepasarlas resulte prácticamente imposible.

Buenos Aires, de septiembre de 2000

Inv. Operativo: Univ. I Hugo Laciari

Inv. Técnico: S.P. Rodolfo Godoy

Proyecto de Informe Final: Roberto J. Alesón

Asesor Dto. Inv. de Campo

