

C.E.N° 5.436.758 (F.A.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

ACCIDENTE OCURRIDO EN:

Lugar: Laguna Blanca, Pcia. de Formosa

Fecha: 12-Sep-98

Hora: 17:45 Local

Aeronave: Cessna A-188-B

Matrícula: LV-MDI

Piloto: Piloto Aeroaplicador de Avión N° 909

Propietario: Secretaría de Agricultura y Ganadería y Rec. Renovables de la Pcia. de Córdoba.

1. Información sobre los hechos.

1.1 Reseña del vuelo.

La aeronave LV-MDI, se abocaba a realizar tareas de aeroaplicación de insecticidas en rastros para control del picudo en la zona norte de la provincia de Formosa. En momentos de realizar un despegue para realizar una aplicación, al estar ya en el aire

experimenta una baja de potencia por lo que el piloto Vazquez decide abortar el mismo. Logra aterrizar dentro de la pista pero con muy poco terreno disponible por delante, envistiendo el alambrado perimetral con sus postes, ocasionando el accidente.

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

Leves

1.4 Otros daños

Un poste del alambrado perimetral de la pista y cortando dos hilos del propio alambrado.

1.5 Información sobre el personal

Piloto al mando: Piloto Aeroaplicador de Avión N° 909, de 59 años de edad, Aptitud psicofisiológica vigente, vence el 10-Oct-98, no se retira. Experiencia de vuelo: 4300 hs, en los últimos 30 días 25 hs, en las últimas 24 hs 3hs, en el tipo de aeronave accidentada 422 hs, tiempo de descanso desde el último vuelo 1 día.

1.6 Información sobre la aeronave

Tipo: avión, marca Cessna, modelo A-188-B, número de serie 02816-T, matrícula LV-MDI, propietario Secretaría de Estado de Agricultura y Ganadería Gobierno de la provincia de Córdoba, domicilio Casa de Gobierno de Córdoba – Córdoba.

Certificado de Aeronavegabilidad: Especial – Restringido, vence: marzo de 1999, se retira.

Liberado: 13-Sep-99

Tren de aterrizaje: convencional – fijo

Hélice: marca Mc Cauley, modelo D3A32C90, número de serie: 766019, tripala metálica.

Motor: marca Continental, modelo IO-520-D, número de serie 563840

1.7. Información Meteorológica

No es factor causal del presente accidente.

1.8. Ayudas a la navegación

Terrestres

1.9. Comunicaciones

No se produjeron.

1.10. Información sobre el lugar del aeródromo:

Ubicación: 2.5 Km al ENE de la Laguna Blanca; coordenadas geográficas 25° 08´ S – 58° 13´ W, altura sobre el nivel del mar 67 metros, longitud y orientación de pista 18/36 1500 x 30, superficie de tierra.

1.11. Registradores de vuelo

No posee.

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

No hubo dispersión de restos. El choque se produce al embestir postes de alambrado que impactan contra el fuselaje de la aeronave.

1.13. Información Médica y Patológica

No se practicaron.

1.14. Incendio

No hubo.

1.15. Supervivencia

No aplicable a este caso: el piloto contaba con casco y se encontraba debidamente ajustado a sus arneses de seguridad. La detención de la aeronave no fue brusca no ocasionándose deformaciones estructurales que pudieran afectar la seguridad del tripulante.

1.16. Ensayos e investigaciones

SE procedió a verificar el sistema de combustible, inyector, válvula distribuidora y bomba eléctrica, llegando el mismo aparentemente en forma normal. Se verificó el filtro de combustible estando este bien y limpio. Se extrajo combustible estando este bien y limpio. Se extrajo combustible de ambos tanques por medio de los drenajes

agua a simple vista, tampoco se observó agua en el vaso del filtro. Se enviaron muestras de combustible a laboratorio que se adjunta en esta investigación el resultado. Se revisó el filtro de aire y su toma, estando limpio y libre de obstrucción. Luego se procedió a poner en funcionamiento el motor, arrancando inmediatamente, se probaron los magnetos estando los parámetros normales. Se procedió a probar la marcha del mismo con bomba eléctrica y con bomba mecánica, al quedar solamente la bomba mecánica experimentaba fallas en forma intermitente. Se procedió a llevar la bomba mecánica al Taller Siper Aviación, donde se la probó en banco de prueba, arrojando como resultado parámetros anormales de funcionamiento. Se desarmó la misma y se encontró obstruido el pasaje calibrado el circuito de venteo, se limpió este orificio y se armó la bomba, luego se procedió a probarla nuevamente en banco, funcionando en forma normal. Se revisó ocularmente el paño utilizado para filtrar el combustible, el que se encontraba en buen estado, no dando signos de vejes o desprendimiento de su propio material.

1.17 Información orgánica y de dirección

No se formula.

1.18 Información adicional

1.18.1 Opinión de los Asesores:

1.18.1.1 El Asesor Técnico opina que el motor pierde potencia por causa del mal funcionamiento de la bomba de combustible, al tener obstruido el orificio de venteo por una prensa.

1.18.1.2 Los Asesores en Tránsito Aéreo, Jurídico y en Medicina Aeronáutica expresan que no encuentran factores causales de sus respectivas asesorías.

2. ANÁLISIS

De acuerdo a los ensayos que se realizaron se pudo constatar que la bomba mecánica de combustible tenía una obstrucción en el pasaje calibrado del circuito de venteo, que aparentemente se trata de una pelusa, producto del filtro de combustible que se utiliza para cargar la aeronave.

No se encontró agua a simple vista al desarmar el vaso del filtro de combustible, como tampoco al extraer las muestras de combustible de ambos tanques.

Al no accionar la emergencia para descargar el producto de la tolva por parte del piloto para este tipo de emergencia es acertado ya que si aliviana la aeronave esta volaría más y su trayectoria sería más larga por lo que traspasaría los límites de la pista no siendo el mejor terreno para efectuar el aterrizaje por ser bañados y palmares.

En el manual de vuelo de la aeronave no indica que el despegue tiene que ser con bomba de combustible eléctrica accionada – ON – esta se utiliza para la puesta en marcha, teniendo dos posiciones baja y alta. Inclusive el motor estando en marcha y al colocar la bomba eléctrica en alta tiende a sobrealimentar al mismo por lo que tiene a detenerse.

3. Conclusiones:

3.1 Hechos definidos:

- 3.1.1 Que el piloto se encontraba debidamente certificado y calificado para el tipo de operación que realizaba.
- 3.1.2 Que la aeronave se encontraba mantenida de acuerdo a su documentación de conformidad a las reglamentaciones vigentes.
- 3.1.3 Que se encontró una obstrucción en orificio de la bomba mecánica de combustible, ocasionando fallas intermitentes en el motor por falta de alimentación.
- 3.1.4 Que el agua que se encontró en laboratorio no sería por su cantidad una causal de baja de potencia en el motor.
- 3.1.5 Que el aterrizaje forzoso realizado por el piloto fue acertada su decisión como así de no arrojar la emergencia de la tolva, ya que esto le hubiera provocado que la aeronave al alinearse flotara más y tener que realizar el aterrizaje en una zona fuera de la pista con bañados y palmeras que hubieran ocasionado mayores daños.

3.2 Causa:

Choque contra alambrado perimetral durante un despegue interrumpido por potencia insuficiente. Debido a la obstrucción de la bomba mecánica de combustible.

4. RECOMENDACIONES:

4.1 Al piloto y a la Cámara Argentina de Aeroaplicadores:

Recordar a los pilotos que realicen trabajos en zonas alejadas a plantas de combustible aeronáutico que ejerzan el control y supervisión sobre la carga de combustible en la aeronave con el mayor profesionalismo posible exigiendo la utilización de elementos filtrantes específico para la misma, para que de esta forma se evite o minimice los riesgos similares a este accidente.

Buenos Aires, de diciembre de 2000

