

C.E. N° 5.440.216 (FA)

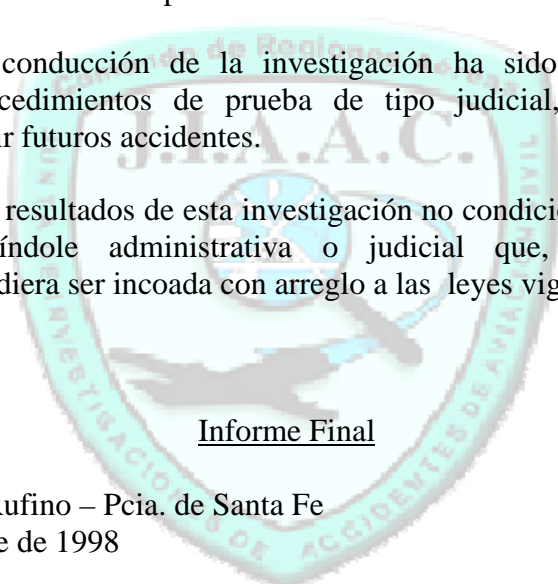
ADVERTENCIA

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/incidente objeto de la investigación, con sus causas y con 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 un carácter estrictamente técnico, no generando las conclusiones, presunción de culpas o responsabilidades administrativas 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 las leyes vigentes.

Informe Final

Lugar: Zona rural de Rufino – Pcia. de Santa Fe

Fecha: 01 de noviembre de 1998

Hora: 10:20 hs. local

Aeronave: Chincul Piper PA-25-235 Pawnee

Matrícula: LV-MHC

Piloto: Piloto Aeroaplicador N° 88

Propietario: Carlos Perez

1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del Vuelo

El día 01 de noviembre de 1998 el piloto se disponía a realizar la cuarta pasada de fumigación sobre la Estancia La Calma. Previo al inicio de este vuelo el piloto cargó 80 litros de combustible en ambos tanques, como así también 400 litros de producto en la tolva, destinado a la tarea de aeroaplicación, según sus declaraciones realizó una revisión exterior e interior, incluyendo la verificación de libertad de comandos, no encontrando novedad alguna.

Una vez despegado, se dirigió con rumbo Norte hacia la zona a rociar, comenzó a realizar la pasada en sentido Sur-Norte y al final de la misma, la aeronave se vio afectada por una turbulencia que le hizo perder parte de su estabilidad provocando según afirma el piloto, que rozase el plano izquierdo contra el cultivo e impactase el alambrado perimetral. Posteriormente, luego de chocar el terreno y ser abandonada por su tripulante se incendió completamente.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños sufridos por la aeronave

La aeronave quedó totalmente destruida por el incendio.

1.4 Otros daños

Daños en el alambrado perimetral del predio y en el cultivo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 Piloto al mando de 59 años; argentino, poseedor de las Licencias de Piloto Aeroaplicador N° 88, Piloto Transporte de Línea Aérea N° 1258. Al momento del accidente tenía su aptitud psicofisiológica en vigencia hasta el 30-11-99. Posee habilitación para aeroaplicación diurna; aviones monomotores y multimotores terrestres de hasta 5700 Kgs.

1.5.2 Experiencia de vuelo

Actividad total:	13494.2 hs.
En los últimos 90 días:	14.9 hs.
En los últimos 30 días:	10.0 hs.
El día del accidente:	1.5 hs.
Fuera de Aeródromo:	6350.2 hs.
Por instrumentos:	211.4 hs.
En entrenador terrestre:	325.8 hs.
Nocturno:	439.3 hs.
En el tipo de a/n acc.:	461.7 hs.

Meses en lo que no tuvo actividad: MAY-JUL-SEP 1998.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Aeronave tipo: avión, monomotor, ala baja, destinado a la aeroaplicación.

Fabricado por Chincul SACAFI Argentina, bajo licencia de Piper Aircraft Co., Modelo PA-25-235 Pawnee, matrícula LV-MHC. Número de serie AR-25-7856006. Poseía Certificado de Aeronavegabilidad en categoría Restringido, encontrándose habilitada en la fecha del accidente.

1.6.2 Motor de cilindros opuestos, con una potencia de 235 HP, marca Lycoming, modelo 0-540-B2C5 N/S L-21663-40A. Al momento del accidente poseía un TG 2096.2 hs., DUR 163.2 hs. y DUI 15.9 hs. Se le practicaban inspecciones periódicas, encontrándose habilitado hasta el 31-08-99.

1.6.3 Hélice metálica, bipala, de paso fijo, marca Mc Cauley, modelo A200 N/S 106648.

1.6.4 Peso y Balanceo

80 lts. de combustible	57.6 Kgs.
9 litros de lubricante	08.1 Kgs.
Piloto	70.0 Kgs.
Carga de la tolva	310 Kgs.

Carga útil total	448.60 Kgs.
Carga útil autorizada	544.32 Kgs.
Diferencia en menos	095.72 Kgs.

Autonomía	01:20 hs
Consumo horario	60 lts/h.

1.7 Información meteorológica

Informe elaborado por el Servicio Meteorológica Nacional con datos obtenidos de los registros horarios de la estación meteorológica Laboulaye Aero interpolados al lugar y hora del accidente y visto los mapas sinópticos de superficie de 12:00 y 15:00 UTC, indican:

Viento: NE /10 Kts
Visibilidad: 10 Km
Fenómenos significativos: Ninguno
Nubosidad: 4/8 SC 600 / 1000 m 4/8 AC
Temperatura: 16° C
Temperatura punto de rocío: 9° C
Presión: 1019.9 hPa
Humedad: 63%

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información del Aeródromo

El accidente ocurrió en una Estancia a 40 km al Oeste de Rufino, Pcia. de Santa Fe.

1.11 Registradores de Vuelo

No posee este tipo de aeronave.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

En principio al bajar el ala izquierda que se introdujo en el sembradío de trigo, el avión sufrió un fuerte frenamiento y dejó marcas profundas en el sembrado hasta impactar el cerco de palos y alambre.

La aeronave quedó detenida a unos 50 metros del impactó contra el alambrado perimetral, orientada con rumbo 270°. No hubo dispersión de restos significativos.

1.13 Información médica y patológica

La única limitación del piloto era utilizar lentes con corrección, que al momento del accidente los tenía colocados. El piloto tenía la habilitación psicofisiológica vigente en la fecha del accidente.

1.14 Incendio

Se produjo un incendio que destruyó por completo la aeronave. En el lugar no había medios para combatirlo.

1.15 Supervivencia

No hubo acciones de supervivencia, el piloto descendió de la aeronave por sus propios medios, sin recibir lesiones. Los correajes y cinturones de seguridad, no se cortaron y funcionaron correctamente.

1.16 Ensayos e investigaciones

Se consultó toda la documentación técnica de la aeronave y se pudo comprobar que se encontraba en condiciones de Aeronavegabilidad y mantenida de acuerdo a los planes de inspecciones.

Se controlaron los cables de comandos y sus superficies móviles no encontrándose novedad alguna.

1.17 Información orgánica y de dirección

La empresa a nombre del propietario, estaba autorizada para realizar trabajo aéreo de rociado, espolvoreado y siembra aérea. La aeronave y el piloto estaban afectados a la empresa.

1.18 Información adicional

1.18.1 Opinión de los Asesores

1.18.1.1 Los Asesores Técnico, en Tránsito Aéreo, en Medicina Aeronáutica y Jurídico coinciden en afirmar que el accidente no presenta causales relacionadas con sus asesorías.

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se utilizaron las indicadas en el Manual de Investigación de Accidentes - OACI.

2. Análisis

2.1 Aspecto Técnico

La aeronave se encontraba mantenida de acuerdo a los planes de inspecciones; estando aeronavegable al momento del accidente. El presente accidente no es atribuible a causas de origen técnico.

2.2 Aspecto Operativo

Previo al comienzo de la cuarta pasada de fumigación sobre el cultivo de trigo, el piloto controló el estado general exterior e interior de la aeronave, no encontrando anormalidades.

Luego del despegue, tomó rumbo Norte, en dirección a la zona a rociar, y comenzó a realizar la pasada con orientación Sur-Norte, haciéndolo en forma normal. Cuando finalizaba la misma, según sus declaraciones, la aeronave se vio afectada por una turbulencia que le hizo perder parte de su estabilidad de vuelo. Producto de esta desestabilización la aeronave introdujo el extremo del plano izquierdo en el sembrado de trigo, con una velocidad aproximada de 95 Kts; luego impactó un alambrado perimetral de la estancia, para quedar finalmente detenida a unos 50 metros con rumbo 270°, incendiándose completamente.

2.3 Influencia de la meteorología

La información meteorológica no presenta fenómenos significativos. La turbulencia denunciada por el piloto, de existir, debió ser un fenómeno localizado que lo tomó de sorpresa con la aeronave pesada y velocidad insuficiente, haciendo que perdiesen efectividad los comandos de vuelo. La hora 10:20 de la mañana y la temperatura ambiente 16° C no eran las más

críticas en relación al fenómeno de turbulencia. Cerca del suelo existe generalmente cierto grado de turbulencia.

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto tenía su Aptitud Psicofisiológica y su Licencia en vigencia.

3.1.2 La aeronave contaba con su Certificado de Aeronavegabilidad en categoría Restringido, en vigencia al momento del accidente.

3.1.3 La aeronave tenía cumplido su mantenimiento en forma normal.

3.1.4 La empresa estaba autorizada para la actividad que se realizaba y el piloto y la aeronave afectados ante la DHA.

3.1.5 Las condiciones meteorológicas generales, el horario y la temperatura ambiente no hacen presumir la existencia de turbulencia como fenómeno significativo. Pudo existir de algún grado cerca del suelo.

3.1.6 El piloto declara que no pudo contrarrestar los efectos de la turbulencia con los comandos del vuelo.

3.2 Causa Probable:

Desestabilización de la aeronave, durante un vuelo de aeroaplicación, que provocó el descenso del ala izquierda introduciendo su extremo en un sembrado de trigo, impactando luego un alambrado y cayendo finalmente contra el suelo, debido a una probable turbulencia que sorprendió al piloto.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Al piloto

Para que evalúe las condiciones meteorológicas reinantes antes del vuelo, con la intención de evitar los fenómenos riesgosos para el vuelo en relación al peso de la aeronave, las maniobras a realizar y el tipo de suelo a sobrevolar a baja altura, según la zona de trabajo.

Buenos Aires, de diciembre de 2000

Investigador Operativo: UNIV I Hugo Laciari

Investigador Técnico: S.A. Carlos Ruiz

Proyecto de Informe Final Vcom. Miguel A. Filipanics y S.A Carlos Ruiz

Modificaciones en el Informe .Final PC.S.I Néstor O. Pelliza