

C.E.N° 5.447.079 (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 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 (Convenio por la Ley 13.891) y en el Artículo 185 del CODIGO AERONAUTICO (Ley 17.285), esta investigación tiene el carácter estrictamente técnico, sin estar orientada a la declaración o limitación de derechos, ni de responsabilidades personales o pecuniarias.

La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba 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/incidente, pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

PROYECTO DE INFORME FINAL**COPIAR INFORME MONES CAZON**

Accidente ocurrido en: Club de Planeadores Santa Rosa – AD El Pampero-Sta.Rosa-La Pampa

Fecha: 21 de marzo de 1999

Hora Local: 16:15

Aeronave: Cessna 210 - Matrícula: LV-JPF

Piloto: Piloto Privado N° 47703

Propietario: RICARDO SZAFER

Nota: La hora oficial Argentina (HOA) corresponde a la hora huso – 3 (UTC).

1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS.**1.1 Reseña del vuelo.**

La aeronave LV-JPF arribó al aeropuerto Santa Rosa-La Pampa el día 20-mar-99 a las 14:14 UTC procedente del aeródromo Don Torcuato, y presento Plan de Vuelo de OSA a BAR, despegando a las 14:58 UTC y ARR a BAR 18:20 UTC, desempeñándose como piloto al mando el Piloto Comercial N° 49330 DONATO OVIDIO.

El día 21-mar-99 la misma aeronave despegó de BAR 14:00 UTC con destino a OSA, piloto al mando, Piloto Privado de Avión N° 47703 RICARDO SZAFER, siendo las 16:30 UTC, se comunica con TWR OSA cancelando Plan de Vuelo a OSA e informando que se dirigía al aterrizaje en el Club de Planeadores Santa Rosa, aeródromo El Pampero, y con pista a la vista abandona frecuencia, no existiendo posteriormente ninguna otra comunicación entre el Control de Vuelo OSA y dicha aeronave.

De acuerdo a testimonios la aeronave LV-JPF, efectuó su arribo al Club de Planeadores Santa Rosa, conjuntamente con otra aeronave ultraliviano, sin matrícula, la que posteriormente despegó a las 16:30 Horas Local, con destino a Trenque Lauquén, Pvcia. Bs.As., no existiendo en ningún momento comunicación entre ésta aeronave y el Control de Vuelo, para poder operar en la TMA y el CTR OSA.

1.2 Lesiones a personas

<u>Lesiones</u>	<u>Tripulación</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>Otros</u>
Mortales	1	3	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	-	-	-

1.3. Daños sufridos por la aeronave

LV-JPF – Destruída

1.4. Otros daños

No hubo otros daños.

1.5. Información sobre el personal

1.5.1 Designación: El Piloto, de 46 años de edad, tenía licencia de Piloto Privado de avión N° 47.703, no pudiendo obtenerse ningún otro dato, por fallecimiento del tripulante y destrucción total en el accidente y posterior incendio, de la documentación. La aptitud psicofisiológica se encontraba vigente.

1.5.2 No se pudo constatar la experiencia, ni actividad de vuelo, por las causas señaladas en el punto 1.5.1.

1.6. Información sobre la aeronave

ney PT6A-11AG de 550 SPH y hélice tripala, metálica y de paso variable. – **Peso Máximo de decolaje y aterrizaje:** – **Máxima carga de producto:**
 – **Peso Vacío:** – **Peso máximo de despegue:** –
Carga util autorizada: – **Carga util total:** – **Diferencia en más:**

N° de Serie: _____, Fecha de fabricación: _____, Tipo de inspección: _____,
Horas D.U.R.: ----, Certificado de Aeronavegabilidad: _____ Fecha de
vencimiento: - caducó: SI - Fecha de liberación: _____

Peso y Balanceo

400 Lts. Combustible	Kg.
Aceite	
Piloto/Tripulación	Kg.
Otros (Producto Aeroaplicación)..	Kg.
CARGA UTIL TOTAL	Kg.
Carga útil autorizada	Kg.
Diferencia	Kg. de exceso.
Autonomía	Hs.
Consumo horario	Lts./h

1.7. Información Meteorológica

De acuerdo al informe meteorológico, con datos obtenidos de los registros horarios de La estación meteorológica Santa Rosa – La Pampa, interpolados al lugar del accidente y visto los mapas sinópticos de superficie de 21:00 y 00:00 UTC, correspondientes al día 21 de marzo de 1999, son los siguientes:

Viento: _____ **Velocidad:** Km., **Fenómenos significativos:** _____, **Nubosidad:** _____
Temperatura: °C, **Temperatura punto de Rocío:** °C, **Presión:** _____
hPa., Humedad relativa: %.

1.8. Ayuda a la navegación

No aplicable.

1.9. Comunicaciones

No aplicable.

1.10. Información sobre el lugar del accidente

El accidente ocurrió en el Club de Planeadores Santa Rosa – Aeródromo El Pampero – Santa Rosa – Provincia La Pampa., ubicado en las coordenadas ° ' S – ° ' W, aeródromo habilitado, contando con una pista de tierra y pasto, cuya orientación es 360° / 180°, contando con una longitud de mts. de largo, por mts. de ancho.

1.11. Equipos registradores de datos de vuelo y voces en cabina

No poseían debido al tipo de aeronaves.

1.12 Información sobre los restos de la a/n y el impacto

La aeronave, continua su carrera de despegue en forma descontrolada fuera de los límites de la pista utilizada, en una fracción de terreno cubierta por montículos de tierra y pajonales altos, por tal motivo luego de diferentes rebotes sobre el mismo, la aeronave impactó su puntera de plano izquierdo sobre el mismo, haciendo que el avión continuara su carrera en forma cruzada a la dirección original, rompiendo en esta circunstancia el patín de cola, prosiguiendo su desplazamiento patinando sobre el terreno en forma invertida al sentido de su carrera original, desprendiendo su plano derecho, cañerías y pico de aeroaplicación, rotura rueda principal izquierda, timón de profundidad y timón de dirección, y deteniendo su marcha contra el alambrado perimetral dentro de una zona fangosa.

1.13 Información Médica y Patológica

No existen antecedentes médicos/patológicos, que pudieran haber influido en el accidente.

1.14 Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

El tripulante tenía su casco y correajes de sujeción colocados, los cuales actuaron adecuadamente y no se cortaron, abandonando la aeronave por sus propios medios.

1.16 Ensayos e Investigaciones

No se realizaron.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

La Empresa de Aeroaplicación del señor HECTOR OSCAR ESTALLO, se encuentra autorizada por Disposición N° 1298/84 (09-mar-84), para realizar trabajo aéreo en la especialidad Rociado Aéreo.

La firma posee afectados a sus servicios, el siguiente material de vuelo:

Aeronave : AIR TRACTOR AT-402 A Matrícula LV-ZHP
PIPER PA-25-235 Matrícula LV-OAM

1.18 Información adicional

No aplicable.

1.18.1 Opinión de los Asesores

1.19 Técnicas de nuevas investigaciones útiles o eficaces

No se realizaron.

2. ANALISIS

De acuerdo con el manual de vuelo del avión con el peso máximo autorizado de 7000 Libras y con 32° C de temperatura ambiente, se requieren 2750 pies (912 m.) de longitud de pista (terreno duro).

El piloto intentó despegar con 8.483 libras, excediendo en 1.483 libras el peso máximo autorizado.

Aún observando el peso máximo de 7.000 libras, con la temperatura 32° C le faltaban 112 metros para despegar; si además, la aeronave estaba excedida en 1.483 Lb. (673 Kg.), condición que no figura en la tabla de longitud de pista necesaria, es evidente que la carrera de despegue excederá bastante más la longitud de pista señalada en el manual y mucho más los 800 m., usados por el piloto.

Además, debió percibir que en un determinado momento de la carrera no iba a despegar, no tomó ninguna medida para solucionar el problema y continuó la carrera por el terreno no adecuado que seguía a continuación con pendiente negativa, montículo y pajonales, ocasionando en consecuencia, pérdida de control de la aeronave, frenando su carrera contra el alambrado perimetral, sobre la zona fangoza resultando la aeronave con daños de importancia y su tripulante ileso.

Abortar el despegue y descarga de emergencia de la tolva, hubieran sido dos maniobras imprescindibles para solucionar el suceso.

3 Conclusiones

3.1 Hechos definidos

El piloto se encontraba habilitado para las tareas de aeroaplicación.

El examen psicofísico estaba vigente, venciendo el 23-jun-99.

La aeronave se encontraba habilitada.

El terreno utilizado para la operación, cuyo dueño es el propietario de la aeronave, mide 800 mts de largo por 40 mts. de ancho, insuficiente para el despegue.

La aeronave estaba excedida en 1.483 Lbs. (673 Kg.), el peso máximo de despegue.

El combustible existente en la aeronave al despegue era de 400 lts. (320 Kg.).

El piloto no se ajustó a la tabla de Peso y Balanceo de la aeronave.

No se tuvo en cuenta la longitud de la pista, de acuerdo a las limitaciones señaladas en el Manual de la aeronave.

No efectuó la descarga rápida del producto.

No tuvo en cuenta la distancia de aceleración y parada, pero aún habiéndolo respetado el peso máximo para el despegue, el largo del terreno utilizado es menor al requerido por tabla para ese tipo de operación.

CAUSA:

En un vuelo de aeroaplicación, en el despegue, la aeronave sobrepasó la franja de terreno apto sin decolar, prosiguiendo la carrera descontrolada debido a exceso en el peso máximo de despegue y longitud utilizable insuficiente.

Factores Contribuyentes:

- Desconocimiento del Manual de Vuelo de avión.

4. RECOMENDACIONES

- A los pilotos de este tipo de aeronave, que estudien el Manual de Vuelo antes de operarlo, volando la aeronave dentro de los valores de peso máximo y longitudes de pista señalados en el mismo.
- Al representante en la Argentina, que confeccione un Manual de Vuelo más completo, didáctico y en castellano, por considerar que el que viene con el avión es insuficiente.
- Los pilotos deben adaptarse convenientemente al vuelo con un avión debido a que tiene características distintas a los que acostumbran a volar, en particular, por ser turbohélice, de mayor potencia y capacidad de carga y la forma diversa de cargarlo, la que nunca debe exceder el peso máximo de despegue de 7.000 Lb.

Buenos Aires, de mayo de 1999

Investigador Operativo: SUP.II MARCELINO G. SEIJO
Investigador Técnico: S.P. PEDRO BERTACCO