

C.E.N° 5.475.126 (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 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 (Chicago/44) ratificado por Ley 13.891 y en el Artículo 185 del CODIGO AERONAUTICO (Ley 17.285), esta investigación tiene el carácter estrictamente técnico, a los fines de prevenir futuros accidentes de similar tenor, por tanto no está orientada a determinar culpas o responsabilidades de carácter civil y/o penal.

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.

INFORME FINAL

Accidente ocurrido en: Las dos Marías – San Enrique – Pcia. de Buenos Aires.
Fecha: 20 de abril de 2000 Hora Local: 10:00
Aeronave: Piper PA-18
Matrícula LV-FSR
Piloto: Piloto Aeroaplicador N° 412 – Legajo N° 4613
Propietario: Pedro Norberto Centanni

1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS.

1.1 Reseña del vuelo.

El piloto se encontraba realizando vuelo de aeroaplicación en un lote correspondiente a la Estancia Las dos Marías, después de terminar el mismo, se dispuso a efectuar aeroaplicación en los límites del lote (área perimetral). Primero realiza un recorrido de Norte a Sur, el límite Este, sobre el lote vecino. Al finalizar ese recorrido inicia un giro de 180° para comenzar una pasada con rumbo Norte, prácticamente al finalizar el giro la aeronave impacta con el suelo recorriendo 30 mts y queda detenida en el lugar.

Como consecuencia del accidente, el avión resultó con daños de importancia y el piloto herido de gravedad.

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: De importancia, en ambos planos, flaps y comandos, ambos trenes principales y fuselaje parte delantera.

Motor: De importancia, a verificar daños en el desarme.

Hélice: Destruída.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5. Información sobre el personal

1.5.1 Designación: Piloto al mando.

Piloto de 70 años de edad, con Licencia de Piloto Aeroaplicador N° 212. Piloto Comercial de Avión N° 1449, estaba habilitado para aeronaves monomotores hasta 5.700 Kgs y su certificado de aptitud psicofisiológica se encontraba “vencido” desde el 13/03/95.

Experiencia en vuelo:
Según información del piloto

Total:	9300 hs.
Últimos 90 días:	50 hs.
Últimos 30 días:	12 hs.
En el tipo de avión:	Sin datos. (S/D)

1.6. Información sobre la aeronave

El propietario no disponía de Libretas historiales ni Formulario N° 337, correspondiente al avión. La actividad TG fue obtenida de datos de la DNA.
Tipo: Avión Marca: Piper Modelo: PA-18-A-150 Matrícula LV-FSR N/S 5287
Fecha de fabricación: Año 1956 Tipo de inspección: Periódica
Horas TG: 4957 Horas DUR: S/D

Certificado de Aeronavegabilidad Categoría restringida, fecha de vencimiento, de la última habilitación anual: 27-10-96.
Caducó: Si; Fecha de liberación: 17-06-00.

1.6.1 Motor: Marca Lycoming Modelo O-320-A2B, potencia: 175 HP S/N L-1258-27, horas voladas TG 1030.0 DUR S/D.

1.6.2 Hélice: Marca Sensenich Modelo M-74-DM S/N 25583 Tipo de Inspección: Periódica. Horas TG: S/D Horas DUR: S/D N° de palas: 2.

1.6.3 Tren de aterrizaje: fijo convencional.

1.6.4 Peso y Balanceo:

40 Lts. de combustible	28.00 Kg.
Piloto / Tripulación	80.00 Kg.
Pasajeros	-----
Otros	30.00 Kg.
Carga útil total	138.00 Kg.
Carga útil autorizada	290.00 Kg.
Diferencia	152.00 Kg. menos

1.7. Información Meteorológica

Datos suministrados por el Servicio Meteorológico Nacional, extraídos de los registros horarios de la estación Meteorológica 9 de Julio Aero interpolados al lugar y hora del accidente, y visto los mapas sinópticos de superficie de 12:00 y 15:00 UTC:

Viento: Calmo
Visibilidad: 6 Km
Fenómenos Significativos: Neblina
Nubosidad: Ninguna
Temperatura: 13°C
Temperatura Punto de Rocío: 9°C
Presión: 1019.0 hPa
Humedad Relativa: 77%

1.8. Ayudas a la navegación

No relacionados con el accidente.

1.9. Comunicaciones

No relacionadas con el accidente.

1.10. Información sobre el lugar del accidente

El accidente ocurrió en: zona rural Estancia Las dos Marías – San Enrique – Pcia. de Buenos Aires, sobre una superficie de tierra, en un lote sembrado correspondiente a la estancia.

1.11 Registadores de vuelo:

No existían debido al tipo de aeronave.

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

La aeronave tuvo un primer impacto contra el suelo y luego continuó su trayectoria de arrastre unos 70 metros. Durante la misma chocó y rompió un alambrado de separación de lotes y cruzó una pequeña zanja, al hacerlo se desprendió la hélice y la corona de arranque con parte de los capots del motor y cono de la hélice. Estos elementos quedaron dentro de un radio de 30 metros, distancia entre la zanja y el lugar de detención final. El ala izquierda se desprendió totalmente quedando del lado derecho del fuselaje.

1.13 Información Médica y Patológica

Dado que el piloto hacía cinco años que no se presentaba a examen psicofisiológico, dada su edad, crítica para toda actividad física de consideración y considerando que muy probablemente, por su declaración, tuvo un desvanecimiento en vuelo, debe pensarse que existieron antecedentes médico / patológicos que influyeron en el accidente. La JIAAC no profundizó la investigación en este aspecto. Se comunicará la situación al INMAE. La información de este Instituto al 07/09/95 no daba cuenta de limitaciones, sin embargo el piloto usaba anteojos correctores que fueron encontrados en la cabina del avión.

1.14 Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

El piloto tenía sus correaes de sujeción colocados, los cuales se cortaron para retirarlo del avión. Fue sacado, transportado por personas del lugar hasta donde lo atendieron médicamente.

1.16 Ensayos e Investigaciones

Se realizó la primera inspección ocular de la aeronave en el lugar del accidente. El fuselaje se encontraba con daños de importancia, los cables de comando no estaban trabados y mantenían continuidad. Se liberó la aeronave para ser trasladada al hangar del propietario donde se pudo continuar con la inspección.

El día 17/06/00 se continuó con la inspección de motor, no se encontró engranado, la hélice se desprendió por el impacto contra el terreno, el sistema de combustible no

tenía obstrucciones, el carburador se encontraba aplastado y los tanques de combustible rotos al destruirse las alas.
Según lo investigado no se encontraron fallas de material.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

El propietario de la aeronave, es el responsable de que las operaciones se efectúen respetando las limitaciones establecidas en el manual de vuelo respectivo y cumplimentado las normas y reglamentaciones de seguridad vigentes.

1.18 Información adicional

1.18.1 El piloto dado su estado de gravedad no pudo declarar en los días posteriores al accidente, se le tomó declaración el 17/06/00, dos meses después del mismo, en dicha declaración el piloto dice: “recorro el largo del lote, giro por derecha para encarar la cabecera, pierdo el sentido y a partir de ese momento no recuerdo más nada”.

1.18.2 Opinión de los Asesores:

1.18.2.1 Los Asesores Técnico y en Tránsito Aéreo consideran que el accidente no guarda relación con sus asesorías.

1.18.2.2 El Asesor en Medicina Aeronáutica expresa: “De lo investigado no puede determinarse causales de su pérdida de conocimiento. Se encontraba operando con su habilitación vencida hacía 5 años atrás, con informe del INMAE.”

1.18.2.3 La Asesora Jurídica pone de manifiesto las infracciones en que había incurrido el piloto y el propietario de la aeronave, respecto a su habilitación personal y la de la aeronave.

2. ANÁLISIS

La aeronave impacta contra el terreno durante un giro de 180° al estar la misma fuera de control, por la pérdida de conocimiento de su piloto.

Tanto el piloto, en lo que se refiere a su habilitación psicofisiológica, como la aeronave respecto a su habilitación de aeronavegabilidad, estaban vencidos desde hace varios años, sin embargo, de las declaraciones, surge que el piloto continuaba operando en forma continuada.

3. Conclusiones

3.1 Hechos definidos

3.1.1 La aeronave no se encontraba habilitada y su documentación estaba desactualizada.

3.1.2 El piloto no estaba habilitado, su certificado psicofisiológico había vencido hacía (5) cinco años atrás.

- 3.1.3 En el momento del accidente se encontraba realizando tareas de aeroaplicación.
- 3.1.4 Ese tipo de tareas las realizaba habitualmente.
- 3.1.5 El piloto perdió el conocimiento durante el vuelo, lo que produjo el accidente.

3.2 CAUSA:

Precipitación a tierra con impacto contra el suelo, al quedar la aeronave fuera de control, debido a la pérdida de conocimiento del piloto, mientras se encontraba realizando tareas de aeroaplicación.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Al piloto de la aeronave:

Tener en cuenta las limitaciones propias de la edad, para retirarse a tiempo de tareas que exigen esfuerzos físicos sólo aceptables en personas de menor edad, evitando los riesgos propios y a terceros. Las certificaciones del personal y el material aeronáutico tiene como única finalidad preservar e incrementar la seguridad.

4.2 Remitir copia de la Disposición e Informe Final anexo a la misma al Instituto de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE), para un futuro control de este piloto y para evaluar a otros que pudieran estar en condiciones similares.

4.3 Remitir copia de la Disposición e Informe Final anexo, a la Federación Argentina de Cámaras Aegroaéreas, para su conocimiento.

4.4 Dar traslado de estas actuaciones a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas para su conocimiento en los términos de la Resolución N° 710/83 párrafo 7.

Buenos Aires, de febrero del 2001

Investigador Operativo y Proyecto de IF: Univ I José A. Pagliano
Investigador Técnico y Proyecto de IF: SP Rubén Palacios
Revisión del Proyecto: Vcom. Miguel A. Filipanics
Modificaciones Finales: PCS I Néstor O. Pelliza.