

C.E. N° 5.476.468 (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: Estancia El Cuadrado – El Cuadrado – Santiago del Estero

Fecha: 16-Jun-00

Hora Local: 17:30 hs Local

Aeronave: Cessna 185 A

Matrícula: LV-YIC

Piloto: Piloto Aeroaplicador de Avión N° 780

Propietario: Los Amores SRL

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

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

El día 20 de junio de 2000, según declaraciones de un empleado de la Estancia “El Cuadrado”, el piloto luego de realizar la carga del producto a utilizar, despegó a las 17:10 hs aproximadamente, desde un lugar apto no denunciado que se encuentra en la mencionada Estancia, para efectuar un trabajo de aeroaplicación en un campo de trigo distante a 1.500 mts de distancia del lugar de despegue.

Luego de una segunda pasada de Este a Oeste, el testigo perdió de vista a la aeronave detrás de un monte y luego de transcurridos tres (3) minutos aproximadamente, observó humo que provenía desde la zona a tratar y cuando se encontraba totalmente destruida e incendiándose.

El accidente ocurrió de día por la tarde.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave resultó totalmente destruída.

1.4 Otros daños

No se produjeron.

1.5. Información sobre el personal

Designación: Piloto al mando.

Edad: 48 años

Licencia: Piloto Aeroaplicador de Avión N° 780

Licencia: Piloto Comercial de Avión N° 3671

Licencia: Piloto de Planeador N° 66772G

Aptitud psicofisiológica vigente: Si

Experiencia de vuelo:

Total: 11.724,2 hs

Últimos 90 días: 31,8 hs

Últimos 30 días: 17,5 hs

Nota: No figuran en su historial de vuelo, actividades de aeroaplicación en los últimos seis (6) meses

1.6. Información sobre la aeronave

1.6.1 Aeronave:

La aeronave era marca Cessna, modelo 185 A, Serie N° 0395, matrícula LV-HMR y poseía un Certificado de Aeronavegabilidad Normal / Restringido.

De los datos extraídos del último Formulario 337, de fecha 28 de marzo de 2000, se le realizó una inspección de 100 hs cuando contaba con un TG de 3.017:05 y un DUI de 133:05 horas, quedando habilitada hasta el mes de marzo de 2001. Asimismo se le ejecutó la instalación del equipo de rociado, de acuerdo a la memoria técnica de alteración, con aprobación analítica de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad N AA – A – 0109 de fecha 15 de marzo de 2000.

Los trabajos fueron efectuados en el Aero Taller Vicente STAGNETTA de la ciudad de Reconquista – Pcia. de Santa Fe.

1.6.2 Motor:

El motor que equipaba la aeronave era marca Continental, modelo IO – 470 – F, S/N 76541. La última inspección de 100 horas, según Formulario 337, se realizó en el Aero Taller Vicente STAGNETTA de la ciudad de Reconquista, Pcia. de Santa Fe, el día 15 de marzo de 2000, cuando contaba con un TG de 2966:25 horas, un DUR de 144:35 horas y un DUI de 02:50 horas, quedando habilitada hasta un TG de 4221:00 horas o hasta el mes de julio de 2009.

1.6.3 Hélice:

La hélice era Marca Mc Cauley, modelo 236C33 – XEG, Serie N° 62436, según el último Formulario 337, se le efectuó una recorrida general en el Aero Taller PIGNOLO SA, quedando con un TG de 00:00 horas y un DUR de 01:00 horas y habilitada hasta 1200 horas o hasta el mes de febrero de 2005.

1.6.4 Peso y balanceo:

La aeronave despegó con un Peso Máximo de Despegue superando en 95 Kgs. En el momento del accidente el centro de Gravedad se encontraba dentro de los límites establecidos, según planilla de Peso y Balanceo de fecha 28 de marzo de 2000.

1.6.5 La aeronave usaba 100 LL.

1.6.6 No se aportan datos actualizados de actividad de la aeronave y motor, porque toda la documentación se incineró en el accidente.

1.7. Información Meteorológica

Según los datos extraídos de los mapas sinópticos de superficie de 18:00 y 21:00 hs UTC, interpolados a la hora del accidente y comparados con los registros horarios de Santiago del Estero, Ceres y Reconquista, las condiciones meteorológicas eran:

Viento: SE / 10 Km
Visibilidad: 10 Km
Fenómenos significativos: Ninguno
Nubosidad: 6/8 CU SC 800 mts.
Temperatura: 11.3 °C
Temperatura punto de rocío: 6.0 °C
Presión: 1024.5 hPa

Humedad relativa: 70 %

1.8. Ayuda a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No se efectuaron.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

La aeronave se accidentó en la Estanci

1.11 Equipos registradores de datos de vuelo y voces en cabina

El Registrador de Voces de cabina fuera de servicio y el Registrador de Datos de Vuelo no se encontraba en el avión.

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

Quedó en el lugar no hubo dispersión de restos impacta fuera de pista en una zanja de desagüe.

1.13 Información Médica y Patológica

No pertinente.

1.13 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

No pertinente.

1.16 Ensayos e Investigaciones

Durante la realización de la inspección técnica ocular, en el Aeropuerto Internacional de Rosario se comprobó que: El fuselaje y empenaje no tenían daños, las cuatro palas de las hélices de ambos motores se encontraban destruidas por el impacto brusco contra el borde de la zanja, el tren de nariz quebrado hacia atrás, el tren principal izquierdo se quebrada hacia atrás, el tren principal derecho con daños de importancia. En el sistema de guiado del avión no se encontraron novedades evidentes de mal funcionamiento, no se pudo realizar una prueba funcional debido a los daños sufridos por el tren de nariz de la aeronave.

La nariz de la aeronave se encontraba deformada, por el impacto del tren delantero quebrado hacia atrás.

La zona ventral de la aeronave tenía daños leves, compuertas arrancadas y raspaduras, las alas de la aeronave no tuvieron daños visibles.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

La aeronave era propiedad de la Empresa Flight America, Certificado de Aeronavegabilidad operando según DNAR 91 y 135 con vencimiento 21-FEB-01.

1.18 Información adicional

En la calle de rodaje “B” la visibilidad se redujo por bancos de neblina y sobre la franja de seguridad derecha de dicho rodaje faltaba iluminación de balizas en 150 mts de extensión y a continuación 100 metros sobre límite de plataforma principal haciendo un total faltante de 250 metros.

1.18.1 Opinión de los Asesores

1.18.2 Asesor Técnico: El accidente si bien no se debió a causas Técnicas , la falta del equipamiento en servicio del C.V.R y la ausencia del F.D.R son elementos que deberían ser evaluados por la DNA

1.18.2 Asesor de Transito Aéreo: Si el balizamiento de la calle de rodaje no estaba encendido o fuera de servicio según el NOTAM , el piloto debió solicitar un vehículo de guía si la visibilidad era escasa para continuar el rodaje.

1.18.3 Asesor Jurídico: De lo acutado debería tomar conocimiento la D..N.A

1.18.4 Asesor en Medicina Aeronáutica: De lo investigado no permite determinar causales inherentes a esa asesoría.

2. ANÁLISIS

La falta de iluminación lateral en el balizamiento de la calle de rodaje “B” y la reducida visibilidad producto de bancos de niebla en ese sector y la falta atención de los tripulantes originaron que la aeronave comience a desviarse del centro del rodaje, e ingresara al pasto cayendo en una zanja de desagüe existente en el lugar no encontrándose causas técnicas que motivaran el presente accidente.

3. Conclusiones

3.1.1 Hechos definidos

3.1.2 La aeronave tenía su Certificado de Aeronavegabilidad, y formulario 337 en vigencia.

3.1.3 Los pilotos tenía las licencias y las aptitudes psicofisiológicas vigente.

- 3.1.4 Los pilotos no estuvieron suficientemente atentos, durante el rodaje, teniendo en cuenta la visibilidad reducida por neblina.
- 3.1.5 El rodaje no tenía el balizamiento en condiciones lo cual fue factor contribuyente para el accidente.
- 3.1.6 La aeronave no presentaba novedades técnicas.
- 3.1.7 En la calle de rodaje se comprobaron las novedades de luces fuera de servicio.
- 3.1.8 Los tripulantes no tomaron las medidas de seguridad necesarias para cruzar un banco de niebla con precaución sobre la calle de rodaje o esperar la disipación del mismo para proseguir el rodaje.
- 3.1.9 Las condiciones IMC en pistas, reglamentariamente corresponde el guiado dirigido, lo cual no fue solicitado por la tripulación.
- 3.1.10 La pérdida de las referencias visuales, no exime al piloto en su responsabilidad de realizar y / o solicitar ayuda y si corresponde o no continuar el rodaje hasta tanto tenga control direccional de la aeronave .

3.2 CAUSA

Pérdida de control visual del eje central de la calle de rodaje por parte de la tripulación al cruzar un banco de niebla, provocando el desvío y la salida de la aeronave hacia la franja de seguridad y la caída en una zanja de desagüe, provocando daños a la misma.

Factores contribuyentes:

Meteorología: Visibilidad reducida por neblina en bancos.

Luces: Balizamiento de la calle de rodaje incompleto / fuera de servicio .

Tripulación: Falta de atención durante las maniobras en tierra.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Al Comandante de aeronave:

Durante la operación en tierra y con marcada reducción de visibilidad, sea cual fuere su posición en el aeródromo, debe comunicarse con el control correspondiente, detener la aeronave y solicitar servicio de guiado dirigido.

4.2 A la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad.

Dar conocimiento del informe final y disposición sobre el estado de la aeronave y cumplimiento de las DNAR sobre la instalación de los equipos registradores de datos de vuelo y voces de cabina.

4.3 A la Región Aérea Centro

Enviar copia del informe final y de la disposición, para evaluar las posibles soluciones, sobre las novedades surgidas en esta investigación de accidente en el estado y mantenimiento del balizamiento de las calles de rodajes del Aeropuerto de Rosario.

Buenos Aires, de noviembre de 2000

Investigador Operativo: Univ I José Pagliano
Investigador Técnico: SA Rubén Palacios
Revisión y evaluación del Informe Final: Vcom. Miguel Alejandro FILIPANICS
Jefe del Depto. Inv. de Campo

