

C.E.N° 5.495.491 (F.A.)

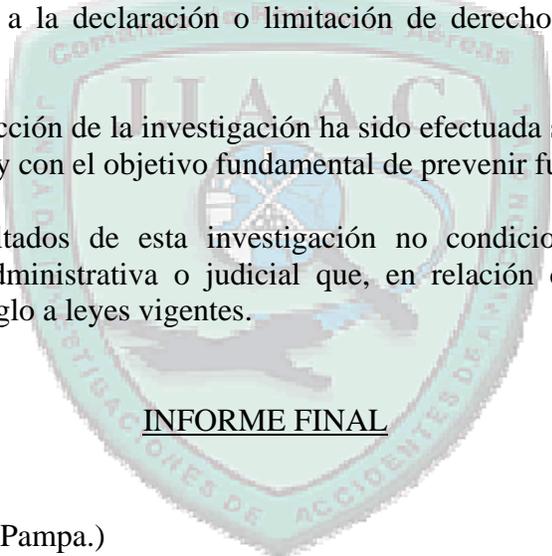
ADVERTENCIA:

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/incidente, objeto de la investigación con sus causas y con sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (Convenio aprobado por Ley 13.891) y el Artículo 185 del CODIGO AERONAUTICO (Ley 17.285), esta investigación tiene un 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.



INFORME FINAL

Lugar: Quemú Quemú, (La Pampa.)

Fecha: 02/mar/2001

Hora: 10:15 H.O.A .

Aeronave: Cessna

Modelo: 180-B.

Matrícula LV-GLY.

Piloto: Piloto Privado de Avión, N° 28.363, legajo N° 37.662.

Propietario: Legal ante el Registro Nacional de Aeronaves: Club Escuela de Paracaidismo Pergamino.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

1.1 Reseña del vuelo.

El Piloto, llegó al Aeroclub durante la mañana a los efectos de realizar un vuelo de búsqueda de un novillo perdido en un campo cercano. Las condiciones meteorológicas locales eran buenas, por lo que procedió a realizar la inspección exterior de la aeronave, cargo 60 ltrs. de combustible en los tanques y luego efectuó la inspección interior,

finalizada la misma, puso en marcha el motor y comenzó el rodaje hasta la posición 90° de cabecera de pista 17 en uso, a continuación realizó el despegue en forma normal para efectuar el vuelo de búsqueda . Posteriormente, durante el vuelo comenzó a fallar el motor y seguidamente se detuvo, ante esa situación seleccionó un campo al frente y decidió aterrizar sin notar que el mismo estaba arado, motivo por el cual no pudo alinearse con respecto a los surcos, y en uno de ellos, que era muy profundo, las ruedas se trabaron y el avión capotó. El piloto logro salir de la aeronave por sus propios medios.

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:

Célula: Ala derecha e izquierda de importancia, timón de dirección y estabilizador vertical destruido.

Motor: De importancia.

Hélice: De importancia.

1.4 Otros daños:

No hubo.

1.5 Información sobre el personal:

El piloto de 37 años de edad posee la Licencia de Piloto Privado de Avión N° 28.363. El examen psicofisiológico esta vigente hasta el 30/06/2001.

Experiencia de vuelo:

Total de horas de vuelo:	1280	hs.
En los últimos 90 días:	14:05	hs.
En los últimos 30 días:	5:25	hs.
El día del accidente:	:35	hs.
En el tipo de avión accidentado:	305	hs.

1.6 Información sobre la aeronave:

- 1.6.1 EL Cessna 180-B es un monoplano de ala alta con tren de aterrizaje convencional matricula LV-GLY, N° de serie 50540. Tenía voladas 4.349 hs. y DUR: 98 hs. Las inspecciones son de tipo periódica. La última inspección periódica fue realizada el 31 de agosto de 2000. .
Está equipado con un motor Continental modelo 0-470-L con un total de 3.754 hs.

DUR: 101 hs. y DUI—40 hs.

1.6.2 Peso y Centrado:

60 lts. de combustible	42	Kg.
Piloto	80	Kg.
Equipaje	--	
Carga total	122	Kg.
Peso vacío + aceite	469	Kg.
Peso al despegue	591	Kg.
Peso máx al despegue	1200	Kg.
Diferencia	609	Kg en menos
Consumo horario	44	Lts. / h.

1.6.3 El centro de la gravedad se encontraba dentro de la envolvente.

1.7. Información Meteorológica:

Datos extraídos de los registros horarios de las estaciones meteorológicas Santa Rosa y Gral. Pico Aero interpolados a la hora y lugar del accidente, y visto los mapas sinópticos de superficie de 12:00 y 15:00 UTC
Viento: NE/5 Kts, Visibilidad: 10 Km., Neblina 8/8 St. a 400Mts. Temperatura: 23.5 °C Punto de Rocío: 21 °C, Presión: 1010.8 hPa, Humedad Relativa: 83 %.

1.8. Ayudas a la navegación:

No se usaron.

1.9 Comunicaciones:

No hubo comunicaciones con el Servicio de Tránsito Aéreo.

1.10 Información sobre el lugar del accidente:

El accidente ocurrió en el Campo Propiedad de la Sra. Nelly Malatesta de Castro.

Ubicación: 2,5 Km. al E de la localidad de Quemú-Quemú (Pcia. de la Pampa).

Coordenadas geográficas 30° 05' S. – 63° 35' W.

Elevación: 121 mts.

1.11 Registadores de vuelo:

Este avión no disponía de registradores de vuelo ni de voces.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave queda capotada en un campo arado, no hubo dispersión de restos.

1.13 Información Médica y Patológica

No se conocen antecedentes Médicos Patológicos del Piloto que hubiesen influido en este accidente.

1.14 Incendio

No hubo incendio.

1.15 Supervivencia

La cabina no se deformató, los arneses no se cortaron y las tomas correspondientes a éstos no se desprendieron. El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios.

1.16 Ensayos e investigaciones

Se pudo constatar que al romperse el filtro de aire por el impacto de un ave, (lechuza) esta ingresó al venturi del carburador.

A la aeronave se le había cambiado el carenado del motor por una versión más moderna, parte N° (0752031-201), Folio N° 92. del expediente de investigación.

1.17 Información orgánica y de dirección

En el RNA figura como poseedor del dominio de la aeronave (propietario) el Club Escuela de Paracaidismo Pergamino. El piloto adquirió la aeronave según Boleto de Compra Venta no registrado en el RNA a un poseedor aparentemente desconocido por el propietario registrado. Podrían existir ventas intermedias. Es necesario regularizar la situación de dominio.

1.18 Información Adicional

1.18.1 Opinión de los Asesores.

1.18.1.1 El Asesor Técnico manifiesta que si bien el accidente no se debió a causas técnicas, se recomienda dar conocimiento a la DNA, a los fines evalúe si la resistencia de la rejilla frontal de la toma de aire es la suficiente para las aeronaves de aeroplano ya que las mismas tienen una mayor probabilidad de impactar aves como en este caso.

1.18.1.2 El Asesor en Medicina Aeronáutica dice que lo investigado deja suponer que el error humano contribuyente a este accidente fue no mantener un nivel de altura adecuado a la zona sobrevolada.

1.18.1.3 La Asesoría Jurídica y Técnica consideran que la causa no guarda relación con sus respectivas áreas.

2. ANÁLISIS

2.1 Aspecto Operativo

Posterior al despegue del Aeroclub el piloto se dirigió a sobrevolar un campo en busca de un animal, luego de efectuar algunos giros comenzó a fallar el motor y seguidamente dejó de funcionar, se determinó que la detención se produjo debido a que se introdujo un pájaro (lechuza) por la toma de aire del carburador. En razón de la baja altura de sobrevuelo (aproximadamente 50 a 60 m.) el tripulante no tuvo oportunidad de efectuar una buena selección de un lugar donde realizar un correcto aterrizaje de emergencia, por ese motivo lo hizo en un campo que se encontraba directamente al frente cuya superficie estaba arada y con sus surcos en forma perpendicular al sentido de avance de la aeronave, motivo por el cual luego que el piloto aplicó los frenos esta finalmente capotó.

2.2 Aspecto Técnico

A pesar que la toma de aire del carburador poseía una rejilla de alambre y filtro, el impacto con el ave (lechuza), la rompió introduciéndose y quedando principalmente la cabeza de la misma en el venturi del carburador. La detención del motor se produjo por la obstrucción del venturi del carburador por restos de ave no permitiendo el pasaje de aire por consiguiente el de combustible hacia los cilindros.

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos:

- 3.1.1 El piloto tiene la Licencia de; Piloto Privado de Avión y posee suficiente experiencia de vuelo en el avión que tripulaba
- 3.1.2 El piloto tenía su examen psicofísico en vigencia.
- 3.1.3 La aeronave tenía su certificación de aeronavegabilidad en vigencia.
- 3.1.4 El mantenimiento del grupo motopropulsor se ajustaba a los programas determinados por el fabricante.
- 3.1.5 La detención del motor se produjo por la obstrucción del venturi del carburador por restos de ave no permitiendo el pasaje de aire y por consiguiente el de combustible hacia los cilindros.
- 3.1.6 El peso y centrado de la aeronave estaba dentro de los límites que establece el manual de operaciones de la misma.
- 3.1.7 Las condiciones meteorológicas no pudieron haber influido en el accidente.
- 3.1.8 El propietario según el RNA no es el piloto que se presenta como tal. Es necesario regularizar la situación de dominio.

3.1.9 El piloto no respetó las alturas mínimas para vuelos VFR sobre tierra o agua, como lo establece el Reglamento de Vuelos.

3.2 Causa:

Detención del motor de la aeronave durante un vuelo de búsqueda, con posterior aterrizaje y capotaje en un campo arado, debido a la ingestión de un pájaro por la toma de aire al carburador.

Factores contribuyentes

La baja altura con que el piloto efectuaba el sobrevuelo que no le permitió seleccionar un campo adecuado para realizar un aterrizaje de emergencia.

4 RECOMENDACIONES

4.1 Al Piloto:

4.1.1 Para que cuando planifica un vuelo se ajuste a lo que especifica el Reglamento de Vuelos en su capítulo VIII N° 90. Inc. 2°) “Los vuelos VFR no se efectuaran a una altura menor de 500 pies sobre la tierra o el agua”, de manera que ante una eventual falla del grupo motor, la aeronave pueda en caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro.

4.1.2 Para que regularice la situación de dominio de la aeronave accidentada.

4.2 Al Propietario registrado de la aeronave

Recordarle que el Artículo 23 del Decreto 4907/73 establece que vendedor y comprador son solidariamente responsables del registro del contrato de compra venta de una aeronave antes de transcurridos 30 días de la fecha del contrato.

Aún cuando hubiera delegado en el comprador la inscripción del contrato, para eximirse de su responsabilidad debió denunciar expresamente el acto al RNA, dentro del término indicado.

Según el mismo artículo y decreto, el registro RNA suspenderá la matrícula de la aeronave hasta tanto se cumpla con la inscripción.

4.3 A la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DAG Y RNA).

Remitir copia del Informe Final Para que tome conocimiento de lo expresado en el punto 1.6 y 1.18.1.1. (D.A.G.) y 1.17 y 3.1.8 (R.N.A.)

Buenos Aires, 07 de Septiembre de 2001

Inv. Operativo: Sup. III Carlos Urbanec.
Inv. Técnico: SP Pedro Bertacco.

Revisión del informe Final: Vcom. Miguel Alejandro FILIPÁNICS