

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, 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 CODIGO AERONAUTICO (Ley 17.285), esta investigación tiene un carácter estrictamente técnico, no generando las conclusiones, presunción de culpas o responsabilidades administrativas, civiles 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 pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Aeródromo ESPERANZA - provincia de Santa Fe.

FECHA: 27 de abril de 2004.

HORA: 12:55 (UTC)

AERONAVE: Avión.

MARCA Beechcraft.

MODELO: Baron 95 B-55

MATRICULA LV-MSL

PILOTO: Piloto Comercial de Primera Clase de Avión.

PROPIETARIO: Gobierno de la Provincia de Santa Fe

Nota: Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinada (UTC), que para el lugar del accidente corresponde el huso horario -3.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

1.1 Reseña del Vuelo

1.1.1 El 27-ABR-04, el Jefe de Operaciones de la Dirección General de Aeronáutica Provincial de Santa Fe, ordenó un vuelo de entrenamiento a dos pilotos de dicha Dirección. El entrenamiento consistía en realizar despegues y aterrizajes en la modalidad de "toque y despegue" en el aeródromo Sauce Viejo y posterior "toque y despegue" en el aeródromo Esperanza.

1.1.2 Para cumplimentar el entrenamiento ordenado, el piloto despegó del aeródromo Sauce Viejo, provincia de Santa Fe, con la aeronave Beechcraft "Baron" Matrícula LV-MSL junto a otro piloto y realizó dos aterrizajes y dos despegues. Seguidamente se dirigió al aeródromo Esperanza para continuar con el entrenamiento previsto.

1.1.3 La orden de vuelo especificaba que cada piloto debía realizar un vuelo de entrenamiento de una duración comprendida entre treinta y cuarenta minutos.

1.1.4 Realizaron la primera parte del entrenamiento en el aeródromo Sauce Viejo y se dirigieron al aeródromo Esperanza para completar la actividad prevista.

1.1.5 Alcanzado el destino previsto determinaron utilizar la pista 15/33, y ya en el tramo inicial de pista 15 manifestaron los pilotos que se realizó la preparación al aterrizaje a través de la lectura y el cumplimiento de lo determinado en la Lista de Control de Procedimientos (LCP).

1.1.6 En el punto que la LCP señala como control de "tren abajo y trabado" el piloto debe bajar el tren de aterrizaje, y controlar si las tres luces verdes que indican de esa situación, están encendidas.

1.1.7 El piloto manifestó que "vio" las tres luces verdes, cuando realizó el control por lo que dio por hecho que el tren había bajado y estaba trabado.

1.1.8 El piloto dispuso aterrizar, y sobre la carrera iniciar un despegue según estilo de la modalidad establecida para el adiestramiento, para lo cual decidió no extender los flaps, a fin de abreviar el procedimiento para el despegue. Estableció la velocidad y la actitud correspondiente y procedió a aterrizar. Al tocar la pista, ambos pilotos constataron que el tren no se había desplegado, por lo que el toque fue realizado sobre el fuselaje. La alarma de tren arriba, comenzó a funcionar inmediatamente después del toque.

1.1.9 El accidente se produjo de día y con buena visibilidad

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	2	-	

1.3 Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Célula: las puertas del tren de aterrizaje derecho con daños de importancia y las puertas del tren de aterrizaje izquierdo y de nariz con daños leves. El tubo Pitot derecho, doblado hacia la puntera de ala.

1.3.2 Motores: ambos motores con posibles daños a determinar por impacto de las hélices contra el terreno.

1.3.3 Hélices: ambas hélices con daños de importancia.

1.3.4 Los daños en general se consideran: de importancia.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 Piloto

1.5.1.1 El piloto, de 53 años de edad, es titular de la Licencia de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión, con habilitaciones para vuelo nocturno; vuelo por instrumentos; aviones monomotores y multimotores terrestres hasta 5.700 Kg. Posee además las licencias de Piloto de Transporte de Línea Aérea; Piloto Comercial de Helicóptero; Piloto de Planeador; Instructor de Vuelo de Avión y de Helicóptero.

1.5.1.2 No registra antecedentes de accidentes e infracciones aeronáuticas en los últimos cuatro años.

1.5.1.3 El certificado de aptitud Psicofisiológica estaba vigente hasta el 31 MAR 05, con la limitación que debe usar anteojos.

1.5.1.4 La experiencia de vuelo en horas era la siguiente:

Total	2557.2
Últimos 90 días	14.1
Últimos 30 días	6.2
El día del accidente	0.2
En el tipo de aeronave accidentada	734.0

1.5.1.5 La última actividad de vuelo en este tipo de aeronave data del 29 DIC 03, y en otro tipo de aeronave está registrada el día 26 MAR 04 en "Turbo Commander".

1.5.2 Piloto acompañante

1.5.2.1 El otro piloto en adiestramiento de 41 años de edad, es titular de la licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión (TLA), con habilitaciones para, vuelo nocturno; vuelo por instrumentos; aviones monomotores y multimotores terrestres hasta 5700 kg, CSA 12-DA 20, tenía además las licencias de Instructor de Vuelo de avión y Piloto aeroaplicador.

1.5.2.2 No registra antecedentes de accidentes e infracciones aeronáuticas en los últimos cuatro años.

1.5.2.3 El certificado de aptitud Psicofisiológica estaba vigente hasta el 28 FEB 05.

1.5.2.4 La experiencia de vuelo en horas era la siguiente:

Total	3796.8
Últimos 90 días	19.5

Últimos 30 días	10.3
El día del accidente	0.2
En el tipo de aeronave accidentada	461.0 aproximadamente.

1.5.2.5 La última actividad en este tipo de aeronave data del 09 ENE 04, y en otro tipo de aeronave, está registrada el día 20-ABR-04 en "Cessna 182".

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

1.6.1.1 La aeronave es un avión Beechcraft modelo 95-B55 (Baron), matrícula LV-MSL, habilitado por Certificado de Aeronavegabilidad otorgado por la DNA (Dirección Nacional de Aeronavegabilidad) el 31 NOV 03, clasificación: Estándar, categoría: Normal.

1.6.1.2 Fecha del último registro de peso y balanceo: 03 DIC 01. Formulario DNA 337 otorgado por DGAPPSF (Dirección General de Aeronáutica Provincial de la Provincia de Santa Fe) con fecha de expedición 04 NOV 03, y de vencimiento: noviembre de 2004.

1.6.1.3 Referente a las Inspecciones, no se encontraron novedades anteriores relacionadas con el accidente.

1.6.2 Célula

1.6.2.1 El tipo de inspección es Periódica; tenía un TG (Total General) de 3702.9 hs, DUR (Desde Última Recorrida) 673.6 hs y DUI (Desde Última Inspección) 19.7 hs.

1.6.2.2 La última Inspección Mayor la realizó a las 3029.0 hs de TG en fecha 11 ENE 95, realizada por la DGAPPSF, y la última Inspección Anual que coincide con la de tipo 100 hs, a las 3683.2 hs de TG en fecha 04 NOV 03, realizada por DGAPPSF (DNA IB-191).

1.6.2.3 El tren de aterrizaje es del tipo triciclo retráctil.

1.6.3 Motores

1.6.3.1 N° 1 marca Continental, modelo IO-470-L, serie N° 465304, potencia 260 hp. Tipo de Inspección: Periódica. TG: 3.704.5 hs. DUR: 185.6 hs. DUI: 19.7 hs. Última Inspección Mayor a las 3.518.9 hs el 28 MAY 01 realizada por Siper Aviación S.A. (DNA 1B 16). Última Inspección a las 3.684.9 hs. tipo 100 hs. el 04 NOV 03, realizada por la DGAPPSF. Habilitada hasta 5019.0 Hs. del TG ó mayo de 2013.

1.6.3.2 N°2 marca Continental, modelo IO-470-L, serie N° 465297, potencia 260 hp. Tipo de Inspección Periódica. TG: 3707.1 hs. DUR: 185.6 hs. DUI: 19.7 hs. Última inspección mayor a las 3521.8 hs del TG el 28 MAY 01, realizada por Siper Aviación S.A. Última Inspección a las 3687.4 hs. del TG Tipo 100 hs el 04 NOV 03, realizada por la DGAPPSF. Habilitado hasta 5019.0 hs del TG ó mayo de 2013.

1.6.4 Hélices

1.6.4.1 N° 1 marca: Hartzell, modelo BHC-C2YF-2CHUF, cantidad de palas: 2, serie N° AN4363. Paso: variable; material de construcción: metal. TG: 3756.8 hs. DUR: 73.6 hs. DUI: 19.7 hs. Última inspección mayor a las 3629.3 hs de TG, el 18 JUN 03, realizada por Pignolo S.A. (DNA 1B-13).

1.6.4.2 N° 2 marca Hartzell, modelo BHC-C2YF-2CHUF, cantidad de palas: 2, hs. Serie N° AN4366 Paso variable; material de construcción: metal. TG 3756.8 hs. DUR 73.6 Horas DUI 19.7. Última Inspección mayor a las 3629.3 horas de TG el 18 JUN 2003, realizada por Pignolo S.A. (DNA 1B-13).

1.6.5 Peso y balanceo.

1.6.5.1 El peso y centro de gravedad se encontraban dentro de los parámetros estipulados por el Manual de Vuelo del Avión.

1.6.5.2 Pesos

Combustible (194.4 litros X 0.72 kg/lt)	140.00 Kg
Aceite (3.8 litros X 0.89 kg/lt)	3.40 Kg
Piloto	100.00 Kg
Pasajeros	74.00 Kg
Total de carga	317.40 Kg
Peso vacío	1608.00 Kg
Total de despegue	1925.40 Kg
Máximo de despegue (PMD)	2313.00 Kg
Diferencia	387.60 Kg en menos respecto del PMD
Autonomía	5.00 hs
Consumo horario	80.20 lts/ hr ambos motores
Combustible utilizado	100 LL

1.7 Información Meteorológica

1.7.1 Según lo informado por el Servicio Meteorológico Nacional, por los datos extraídos de los registros horarios de Sauce Viejo Aero, interpolados a la hora del accidente y visto los mapas sinópticos de superficie de 12:00 y 15:00 hs, se registra: viento 310°/ 10 KT; visibilidad: 12 Km; fenómenos significativos: ninguno; nubosidad: ninguna; temperatura: 16.0 ° C; temperatura del punto de rocío: 12.0 °C; presión atmosférica: 1018.7 hPa; humedad relativa: 77 %.

1.8 Ayudas para la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

Se realizaron en el aeródromo de partida y no hubo novedad.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

El lugar del accidente es la pista 15/33 del aeródromo "Esperanza", provincia de Santa Fe, es de tierra, con una longitud y ancho de 955 x 30 m respectivamente, encontrándose la misma en servicio. Las coordenadas son: 31° 28' S y 060° 50' W.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave quedó apoyada sobre la parte inferior del fuselaje y no se produjo dispersión de componentes. Ambas hélices quedaron dobladas hacia atrás por impacto contra el terreno, en un ángulo entre los 80 y 90 grados. El tubo Pitot derecho quedó doblado en sentido a la puntera del ala.

1.13 Información médica y patológica

No se conocen antecedentes médico / patológicos que pudieran haber influido en el desempeño del piloto en el momento del accidente.

1.14 Incendio

No hubo incendio.

1.15 Supervivencia

Los cinturones de seguridad y sus correspondientes tomas al fuselaje no sufrieron daños y soportaron los esfuerzos a los que se vieron sometidos, quedando los tripulantes ilesos, saliendo de la cabina por sus propios medios.

1.16 Ensayos e Investigaciones

1.16.1 La investigación preliminar determinó que la aeronave aterrizó con el tren desplegado parcialmente. Los flaps se encontraron en posición 0°. La llave selectora del tren de aterrizaje se encontró en posición "UP" (arriba), pero según lo manifestado por el piloto, la posición de todas las palancas de mando fue modificada después del accidente. Por lo tanto no se pudo determinar con certeza, cual fue la posición de la llave selectora en el momento del accidente. No obstante las evidencias presentadas indican que al toque con la pista la llave selectora estaba "DOWN" (abajo) y el tren de aterrizaje en tránsito a su total despliegue.

1.16.2 Una vez que la aeronave estuvo sostenida por el gato hidráulico, se comprobó el deterioro casi total de la compuerta interna del tren de aterrizaje derecho, y con daños menos importantes en la compuerta interna del tren izquierdo.

1.16.3 Con posteridad, el tren fue extendido llevando la llave selectora a posición "DOWN" (abajo), bajando y trabando sin problemas. En esta posición se comprobó gran cantidad de pasto y tierra adheridos al montante del tren y al conjunto de maza y disco de freno del lado derecho. La dirección de las fibras del césped, así como las marcas sobre las cubiertas, son elocuente índice del arrastre sobre la superficie del

terreno. En el tren izquierdo se comprobó la existencia de tierra y pasto en los mismos lugares que en el tren derecho, pero en menor cantidad. En el tren de nariz también se encontró acumulación de tierra y pasto.

1.16.4 La rotura de la compuerta interna del tren derecho, la deformación de la compuerta interna izquierda, y la acumulación de pasto y tierra en el conjunto de tren, es un indicador que el aterrizaje se efectuó con el tren en movimiento.

1.16.5 El toque se efectuó en primer término con el tren derecho cuando éste se encontraba aproximadamente entre 25 y 30 grados de su recorrido total y la compuerta interna aún no había iniciado el movimiento de repliegue. El tren izquierdo, por la deformación de la compuerta interna, se encontraría entre los 10 y 20 grados de su recorrido total (la diferencia de recorrido de los trenes es debido a asimetría por falta de regulación, muy común en este tipo de aeronaves), a esto se le sumó la leve inclinación hacia la derecha de la aeronave, durante el aterrizaje (notada por la deformación del tubo Pitot derecho).

1.16.6 Una vez completado el rescate de la aeronave, ésta se trasladó a un hangar privado situado a unos 400 metros del lugar del accidente, en donde se procedió nuevamente a colocar los gatos hidráulicos para la comprobación del sistema eléctrico de extensión / retracción, efectuándose la prueba en dos oportunidades no habiendo inconvenientes en el desplazamiento, salvo un fuerte golpe proveniente del alojamiento del sistema actuador.

1.16.7 Al efecto de verificar esto, se procedió a retirar los asientos de la tripulación para acceder al sistema, notándose que el golpe se producía por el anormal movimiento de la barra actuadora de tren derecho debido a deformación. Esta deformación se produjo por contraposición de fuerzas: la generada por el motor eléctrico para extender el tren y la fuerza de oposición originada por el toque contra el terreno y el peso de la aeronave. Estas fuerzas actuaron hasta que accionó el fusible que desconectó el motor eléctrico. Para evitar más deterioros y deformaciones en el sistema actuador del tren de aterrizaje, no se efectuaron más pruebas.

1.16.8 Durante las pruebas llevadas a cabo se verificó el encendido de las luces indicadoras, las cuales funcionaron correctamente pero con muy poca luminosidad. Se verificó el funcionamiento de la alarma sonora de tren arriba, notándose muy bajo volumen del sonido.

1.16.9 Es menester aclarar que por el diseño de cabina, el piloto ve obstaculizada la visión de las luces indicadoras de tren de aterrizaje, debido a la ubicación relativa de las mismas, debiéndose realizar un ligero movimiento corporal para poderlas observar.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

1.17.1 La aeronave, propiedad del Gobierno de la Provincia de Santa Fe, es dotación de la Dirección General de Aeronáutica Provincial, que está conformada por Departamentos que abarcan, en lo referente a la actividad aérea, las operaciones, el mantenimiento y la administración, los cuales a su vez están integrados por personal de pilotos, mecánicos y administrativos. Depende de escalones superiores que alcanzan hasta nivel gobernación.

1.17.2 Los requerimientos de instrucción y adiestramiento para la actividad aérea aplicable a la aviación general, para las empresas, y por analogía para toda institución que utilice el medio aéreo propio para sus traslados, están fijados en las reglamentaciones establecidas por la autoridad aeronáutica sobre la base de los lineamientos contenidos en el Anexo 6 "Operaciones de Aeronaves" al Convenio de Chicago, siendo cada parte interesada de acuerdo a su experiencia y requerimientos de orden operativo, la que establece los niveles de adiestramiento necesarios para operar sus aeronaves con la mayor eficiencia y seguridad.

1.17.3 La Dirección General de Aeronáutica Provincial aún no ha establecido planes de adiestramiento para el personal de vuelo, pero en cambio, previa evaluación, realiza vuelos de actualización para los distintos tipos de operación.

1.18 Información Adicional

No se incluye.

1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces

No se utilizaron nuevas técnicas.

2. ANALISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 Este sistema de entrenamiento alternado para dos pilotos de volar juntos, uno en los mandos y el otro en función de auxiliar, tiene su fundamento en la supervisión mutua y la cooperación permanente como un medio de controlar la tarea y así evitar en lo posible el denominado error humano, además aprovechar al máximo el tiempo disponible.

2.1.2 No fue determinado en qué momento se iba a realizar el cambio de un piloto a otro, pero, como es de estilo, ya que el entrenamiento se realizaba en conjunto, esto podría suceder en vuelo, o en tierra, dependiendo de las circunstancias presentadas, ya que el avión tiene doble comando, y es indistinto el pilotaje de uno u otro lado.

2.1.3 Los pilotos manifestaron que el control previo al aterrizaje, fue realizado de acuerdo a las instrucciones del Manual de Vuelo del Avión, configurado sin flaps. En el punto referido como "Tren de Aterrizaje", éste fue leído por el otro tripulante y el piloto al mando que controlaba los puntos señalados en la lectura, creyó ver las tres luces verdes indicativas del tren abajo y trabado, y así lo manifestó.

2.1.4 El piloto que estaba a cargo del vuelo (piloto en los comandos) al momento previo al aterrizaje, miró la manga indicadora del viento, al tiempo que el otro piloto que lo acompañaba, observaba si había tránsito de aeródromo. Ambos miraban al exterior.

2.1.5 Ambos pilotos miraban hacia fuera al mismo tiempo, indicativo de cierto individualismo en el manejo de cabina, producto de falta de trabajo en equipo, o cursos de CRM que orienten a una actuación en conjunto y armónico en la realización

del vuelo. Esto es subsanable con cursos de actualización de CRM, adiestramiento planificado, tanto en avión como en entrenadores terrestres.

2.1.6 Ambos pilotos manifestaron que posiblemente tenían el tren abajo y atribuyen esa situación a la baja velocidad de crucero en el trayecto Sauce Viejo / Esperanza. Respecto a esta posibilidad -de realizar el vuelo con el tren desplegado- los cálculos de navegación dieron un crucero normal, por lo que se descarta tal situación.

2.1.7 Sobre la observación de las tres luces verdes -el piloto "vio" las luces cuando la realidad era otra- esta observación errónea pudo ser el resultado de la insuficiente luminosidad comprobada en las luces indicadoras de situación del tren, si bien el mecanismo actuador funcionaba correctamente. A esto se debe agregar una posible incidencia de la luz solar sobre el tablero, en un día claro, sin nubes y de visibilidad ilimitada.

2.1.8 Debe tenerse presente además, que no desplegar el tren o hacerlo tardíamente (como fue el presente caso) puede ser debido a que la atención está centrada en otra cosa, exterior o no, sin descartar lo personal, pero que evidentemente tiene mucha importancia. Aquí parece ser, la determinación de aterrizar sin flaps, para abreviar en parte la tarea de configurar el avión para un nuevo despegue, hecho que se corrobora al comprobar que el aterrizaje fue realizado a una velocidad, ángulo de planeo y toque, correctos.

2.1.9 El contacto con la superficie de la pista se hizo con ángulo y velocidad correctos y con el tren de aterrizaje en tránsito, según se puede determinar por tener en forma parcial el tren abajo, por la deformación de la barra actuadora, y por haberse desconectado el motor actuador del tren ante la resistencia ofrecida por el terreno a su despliegue.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 La rotura de la compuerta interna derecha se produjo por el golpe y posterior desplazamiento sobre el terreno, al ser ésta la primera en salir de su alojamiento, produciéndose la deformación en segundo término de la compuerta interna izquierda. Esto indicaría que el tren de aterrizaje aún estaba a menos de la mitad de su recorrido total de su extensión, cuando se produce el toque con el terreno.

2.2.2 El fusible del motor actuador del tren, desconectó la energía eléctrica por la contraposición de fuerzas, y debido a estas mismas fuerzas se deformó la barra actuadora del tren derecho.

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos Definidos

3.1.1 Los tripulantes tenían las licencias de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión, con habilitación de vuelos por instrumentos, y estaban habilitados para el vuelo en la aeronave.

3.1.2 Los tripulantes tenían la certificación de aptitud Psicofisiológica vigente.

- 3.1.3 A la aeronave no se le encontraron novedades que indicaran una falla técnica.
- 3.1.4 El mantenimiento del avión era correcto y la documentación estaba actualizada.
- 3.1.5 El peso y centrado de la aeronave estaba dentro de los límites establecidos en el Manual de Vuelo.
- 3.1.6 Las luces indicadoras de tren tenían luz tenue.
- 3.1.7 La alarma sonora indicativa de tren arriba tenía poco volumen.
- 3.1.8 El tren de aterrizaje fue accionado hacia abajo en forma tardía.
- 3.1.9 Las condiciones meteorológicas no tuvieron influencia en el accidente.
- 3.1.10 Los tripulantes no distribuyeron la tarea de la cabina como hubiera sido deseable, para cubrir todas las áreas internas y externas relacionadas a la fase del vuelo en ejecución.

3.2 Causa

En un vuelo de aviación general con el propósito de realizar adiestramiento, en la fase de aterrizaje, toque con el tren semi-desplegado, debido a una reacción tardía en el accionamiento de la palanca del tren de aterrizaje para bajar el mismo.

Factores contribuyentes

- 1) Escasa actividad de vuelo en ese tipo de aeronave.
- 2) Ausencia de cursos de actualización en el avión que se estaba operando.

4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 A la Dirección Provincial de Aeronáutica de la Provincia de Santa Fe

4.1.1 Considerar el establecimiento de un plan de adiestramiento, para asegurar que todos los miembros de la tripulación reciban una adecuada formación para cumplimentar las tareas encomendadas.

4.1.2 Debe primar la seguridad del vuelo, para lo cual la instrucción tiene que abarcar la práctica, sino en vuelo, en entrenadores terrestres, especialmente lo relacionado a procedimientos de emergencias y los aplicados a condiciones meteorológicas por instrumentos.

4.1.3 Los cursos de CRM, su mantenimiento y aplicación constante, predisponen a los tripulantes a actuar en conjunto, complementándose, lo que contribuye de manera eficaz a la seguridad del vuelo. Teniendo presente que por ser un proceso activo, involucra a todos aquellos que por una u otra razón, están comprometidos en

la actividad de vuelo, situación que lleva a alcanzar que una actividad sea eficiente y segura.

4.1.4 Que se analice la posibilidad de aumentar la luminosidad de las luces indicadoras del tren de aterrizaje como así también el aumento del volumen del sonido de aviso de tren arriba. Al mismo tiempo regular adecuadamente el contacto de la microllave durante el desplazamiento de los aceleradores hacia la posición de cerrado, a efectos de dar un mayor margen de seguridad durante la operación de aterrizaje.

4.2 A los pilotos de la aeronave

Deberán aplicar sus conocimientos referidos al CRM para que la distribución de tareas en la actividad de vuelo se complemente, y ajustar el procedimiento en las distintas fases de vuelo a lo que la LCP determina, y así lograr mayor seguridad.

5. REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas, por la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil, deberán informar a la Comisión de Prevención de Accidentes en un plazo nunca mayor a SESENTA (60) días hábiles, contados a partir que recibieran el Informe Final y la Disposición que lo aprueba, el cumplimiento de las acciones que hayan sido puestas a su cargo.

(Disposición N° 51/02 Comandante de Regiones Aéreas (19 JUL 02) publicada en el Boletín Oficial del 23 de julio de 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil
Av. Com. Pedro Zanni 250
2º Piso Oficina 264 – Sector Amarillo
(1104) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

o a la dirección Email
buecrp@faa.mil.ar

BUENOS AIRES, de septiembre de 2004.

Investigador Operativo

Investigador Técnico

Director de Investigaciones