

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 CÓDIGO AERONÁUTICO (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: Aeropuerto San Fernando, Provincia de Buenos Aires.

FECHA: 04 ENE 2006.

HORA: 15:45 UTC.

AERONAVE: Avión.

MARCA: Cessna.

MODELO: 210M.

MATRÍCULA: LV-WHD.

PILOTO: Piloto Privado de Avión.

PROPIETARIO: Privado.

NOTA: Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Compartido (UTC) que corresponde al huso horario – 3.

1....INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo.

1.1.1 El 04 ENE 06, el piloto de la aeronave LV-WHD despegó desde la estancia "La Unión" en proximidades de Gral. Acha Pcia de La Pampa con un acompañante con destino al Aeropuerto San Fernando Pcia. de Buenos Aires en un vuelo de aviación

general.

1.1.2 En proximidades del aeródromo de destino, el piloto se comunicó con el operador de FDO TWR quien lo autorizó para aproximar a la pista 05, efectuó el circuito de tránsito y el toque sobre la pista lo realizó con tren de aterrizaje retraído.

1.1.3 El accidente ocurrió de día y con buenas condiciones de visibilidad

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Acompañante	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves	--	--	--
Ninguna	1	1	

1.3 Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Célula: Parte del recubrimiento de la parte ventral y antena de comunicación (VHF) destruidos, por roce de los mismos con el pavimento de la pista de aterrizaje.

1.3.2 Motor: Posibles daños, por detención brusca por impacto de la hélice contra el terreno.

1.3.3 Hélice: Destruída, por toque de las palas con el pavimento de la pista con el motor en funcionamiento.

1.3.4 Daños en general: De importancia.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto de 66 años de edad, es titular de la Licencia de Piloto Privado de Avión, con Habilitaciones para Vuelo VFR Controlado, Monomotores Terrestres hasta 5700 kg.

1.5.2 No registra antecedentes de infracciones ni accidentes anteriores.

1.5.3 Su certificado de aptitud Psicofisiológica Clase II para la licencia de Piloto Privado, se encontraba en vigencia hasta el 30 ABR 06.

1.5.4 La experiencia de vuelo en horas era la siguiente:

Total de horas de vuelo:	1026
En los últimos 90 días:	20
En los últimos 30 días:	10

El día del accidente: 2.5
En el tipo de avión accidentado: 210

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Célula

1.6.1.1 La Aeronave es de construcción metálica semimonocasco de ala alta, empenaje convencional, tren de aterrizaje tipo triciclo, retráctil, capacidad para seis plazas.

1.6.1.2 Al momento del accidente, el Certificado de Aeronavegabilidad: Standard, Categoría Normal, se hallaba vigente hasta oct 06.

1.6.1.3 De un control efectuado en las libretas historiales tanto de planeador como de motor surgen diferencias de horas con respecto al formulario 337 y están mal sumadas las horas en las libretas, 300 horas más en la libreta de planeador, defasaje entre las horas Desde la Última Recorrida (DUR). y Total General (TG). en la libreta de motor y 300 Horas menos con respecto a la libreta de planeador en el 337, siendo éstas las correctas.

1.6.4 Al momento del accidente tanto las alarmas auditiva de tren de aterrizaje como la de entrada en pérdida estaban fuera de servicio.

1.6.2 Motor.

La aeronave esta equipada con un motor a explosión marca Continental, Modelo: IO 520L8BR, N° de Serie: 270473-R, potencia 300 hp, tenia 20 Hs DUI

1.6.3 Hélice.

La hélice de tres palas, Marca: Mc Cauley, Modelo: D3A32C88-OR, N° de Serie:900308, de construcción metálica, tripala y paso variable. Tipo de inspección: Periódica; tenia 1.118.hs de TG, 97 horas DUR, 18 hs DUI y la última recorrida fue realizada el 14 AGO 04.

1.6.4 Peso y balanceo al momento del despegue:

1.6.4.1 Pesos

Vacío:	1.026	kg
Piloto:	96	kg
Acompañante:	56	kg
Combustible:	244	kg
Total al despegue:	1.422	kg
Máximo de despegue (PMD):	1.724	kg
Diferencia:	302	kg. en menos con respecto al PND.

Consumo horario: 60 lts/hs

Combustible utilizado: 100 LL.

1.7 Información meteorológica

El informe del Servicio Meteorológico Nacional con datos registrados por la estación meteorológica del aeródromo San Fernando al instante de ocurrido el accidente y visto también el mapa sinóptico de superficie de 15:00 UTC, es: Viento: 250/04; Visibilidad: 10 km; Fenómenos Significativos: Ninguno; Nubosidad: 2/8 AC 1000 Ft 5/8 CI 20000 Ft; Temperatura: 26 °C; Temperatura Punto de Rocío: 16 °C; Presión: 1012.5 hPa y Humedad relativa: 54 %.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 El aeropuerto San Fernando está ubicado a 2 Km. al SW de la ciudad del mismo nombre, y sus coordenadas son 34° 27´ S y 058° 35´ W.

1.10.2 Tiene una pista con orientación 05/23 de 1327 mts de largo por 30mts de ancho, de asfalto, con una elevación 3 mts sobre el nivel del mar.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave aterrizó sobre la pista en forma suave , recorriendo 200 metros con la parte ventral del fuselaje por no tener el tren de aterrizaje desplegado, deteniéndose en el centro y a 550 m aproximadamente de la cabecera 05, no hubo dispersión de restos, fue afectada la parte ventral y las palas de la hélice.

1.13 Información médica y patológica

No se detectaron antecedentes médico / patológicos del piloto que hubiesen influido al momento del accidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

Los arneses de los asientos del piloto y acompañante no se cortaron y los anclajes al piso de la cabina resistieron el esfuerzo al que fueron sometidos.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el lugar del accidente se encontró la palanca de tren de aterrizaje en posición arriba y la luz indicadora de tren arriba encendida, luego se procedió a levantar la aeronave sobre gatos y comprobar el funcionamiento del tren; éste fue correcto a igual que la indicación del mismo, no así la alarma auditiva que no funciona.

1.16.2 Luego se procedió a trasladar la aeronave con remolque y con su propio tren en posición abajo.

1.16.3 Al día siguiente nuevamente se puso la aeronave sobre gatos para efectuar varias comprobaciones del tren siendo todas normales, excepto por la alarma sonora que no funciona. El piloto declaró que dicha alarma estaba fuera de servicio desde hacia un mes y medio.

1.16.4 Una vez comprobada dicha novedad se procedió a investigar la causa del no funcionamiento constatándose que, tampoco funcionaba la alarma de entrada en pérdida, por lo tanto se procedió a sacar la unidad control de alarma sonora de tren que también controla la alarma de entrada en pérdida donde se encontró que un diodo de dicha unidad estaba quemado, se cambió el mismo e instaló nuevamente la unidad control de alarma probándose nuevamente tanto el tren como la alarma de entrada en pérdida funcionando correctamente.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es de propiedad Privada.

1.18 Información adicional

No aplicable.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles y eficaces.

Se utilizaron las de rutina.

2 ANALISIS

2.1 Aspectos Operativos

Manifestaciones del piloto indican que no efectuó el control con la lista de procedimientos (LCP) para el aterrizaje, se suma a esto el no funcionamiento de la alarma sonora, las comunicaciones con la torre de control y la no utilización de ese aeropuerto con frecuencia, lo que confundió al piloto.

2.2 Aspectos Técnicos

De lo investigación técnica realizada, se descarta algún problema tanto en el funcionamiento como la indicación del tren de aterrizaje, pero sí en las alarmas sonora del mismo como la alarma de entrada en pérdida que no funcionaban por un problema técnico en la unidad que comparten ambas alarmas (diodo quemado), que imposibilitaba el funcionamiento de las mismas.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto era titular de la Licencia de Piloto Privado de Avión.

3.1.2 Tenía en vigencia el Certificado de Aptitud Psicofisiológica Clase II, para la Licencia de Piloto Privado de Avión.

3.1.3 La aeronave tenía el Certificado de Aeronavegabilidad en vigencia.

3.1.4 El mantenimiento del grupo propulsor se ajustaba a los programas determinados por el fabricante.

3.1.5 La alarma sonora de indicación de tren no trabado se encontraba fuera de servicio.

3.1.6 El piloto no utilizó la LCP para realizar el control antes del aterrizaje.

3.2 Causa

3.2.1 En un vuelo de aviación general, durante la fase de aterrizaje, efectuar el mismo con el tren retraído, debido a no utilizar la lista de control de procedimientos antes de realizar el aterrizaje.

Factor contribuyente

Utilizar una aeronave con el sistema de alarma de tren y perdida inoperativo.

3 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

3.1 Al piloto y propietario de la aeronave

3.1.1 Durante una operación aérea las fases más críticas son las del despegue y aterrizaje, esto conlleva a que el piloto debe poner la máxima concentración y cumplimentar todos los pasos de la LCP para realizar un aterrizaje.

3.1.2 Asimismo deberá arbitrar los medios necesarios a los efectos de mantener

sus aeronaves con todas las alarmas en servicio, como así también ejercer un control más detallado en el llenado y sumatoria de horas en la libreta historial.

3.1.3 Por todo ello se recomienda considerar la necesidad de establecer un mayor control en el adiestramiento para el personal de pilotos y de mantenimiento de sus aeronaves, con el objeto de contribuir a la seguridad de la operación y la de los terceros que pudieran resultar afectados como así también resguardar los medios técnicos disponibles.

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 no 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 e-mail
buecrpc@faa.mil.ar

BUENOS AIRES, de marzo de 2006

Carlos Urbanec
Investigador Operativo

Pedro Bertacco
Investigador Técnico

Director de Investigaciones