

C.E. N° 2.364.188 (FAA)

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: Aeródromo Concepción del Uruguay - provincia de Entre Ríos

FECHA: 21 de Enero de 2006

HORA: 19:30 UTC

AERONAVE: Avión

MARCA: Piper

MODELO: PA-A-38-112

MATRICULA: LV-ANT

PILOTO: Licencia de Piloto Privado de Avión

PROPIETARIO: Aeroclub Concepción del Uruguay

NOTA: todas las horas están en Tiempo Universal Coordinado (UTC) La hora local corresponde a la hora huso -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del Vuelo

1.1.1 El 21 ENE 06, el piloto inició el rodaje a pista en uso 02 del Aeródromo Concepción del Uruguay, con la aeronave LV-ANT, llevando a un pasajero.

1.1.2 Para llegar al umbral de pista, utilizó la franja de seguridad del sector Este; aproximadamente 35 metros antes de llegar al umbral, la aeronave introdujo la rueda de proa en un pozo, lo que provocó el contacto de la hélice con el terreno y la detención brusca del motor.

1.1.3 Con posterioridad al accidente, la aeronave fue removida del lugar, y guardada en el hangar del Aeroclub.

1.1.4 El accidente se produjo de día y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a Personas

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

1.3 Daños a la aeronave

1.3.1 Motor: Posibles daños internos por detención brusca y contacto de la hélice contra el terreno.

1.3.2 Hélice: Daños leves en sus dos palas.

1.3.3 Daños en general: Leves.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto de 25 años de edad, es titular de la Licencia de Piloto Privado de Avión con habilitaciones para Aviones Monomotores Terrestres hasta 5.700 kg.

1.5.2 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica, Clase II, se encontraba vigente hasta el 28 FEB 06.

1.5.3 La experiencia de vuelo en horas era la siguiente:

Total:	138.3
Últimos 90 días:	10.0
Últimos 30 días:	4.0
En el día del accidente:	----

En el tipo de aeronave accidentada: 12.0

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

Es un avión marca Piper, Modelo PA-A-38-112, número de serie AR-38-81-0201 matrícula LV-ANT, con fecha de fabricación: 1981; cantidad de plazas 2; es un monomotor monoplano de ala baja con tren de aterrizaje triciclo fijo.

1.6.2 Célula

1.6.2.1 Al momento del accidente tenía 2.800.7 hs de TG (Total General), 833.2 hs DUR (Desde Última Recorrida) y 17.1 hs DUI (Desde Última Inspección), el Certificado de Aeronavegabilidad es Standard, categoría Normal y se encontraba en vigencia, habilitado hasta 31 DIC 06,

1.6.2.2 Según Formulario 337, del mantenimiento de la aeronave, y de acuerdo con la documentación verificada, se infiere, que se cumplió con las órdenes de trabajo de las inspecciones periódicas según el plan de mantenimiento requerido por el fabricante y la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad.

1.6.3 Motor

Marca Lycoming, modelo O-235-L2C, N° de serie L-22840-15, de 112 hp de potencia a 2.600 RPM, con 2.542.8 hs de TG, 830.2 hs. DUR y 17.1 hs DUI.

1.6.4 Hélice

Marca Sensenich, modelo 72CK-0-56, metálica de paso fijo y bipala, con N° de serie K3127. Posee historial, pero se desconoce su tiempo en servicio y actividad de mantenimiento anteriores al 23 FEB 05, fecha correspondiente al inicio de la libreta de historial (Dispuesto por DNA).

1.6.5 Peso y balanceo

1.6.5.1 Pesos

Vacío:	542.00 kg
Piloto:	80.00 kg
Acompañante:	75.00 kg
Combustible (60 lts X .72):	42.00 kg
Carga Útil Autorizada:	214.00 kg
Total para el despegue :	739.00 kg
Máximo de Despegue (PMD):	756.00 kg
Diferencia:	17.00 kg en menos respecto al PMD.

Autonomía: 3.30 horas

Tipo de combustible utilizado: 100 LL.

1.6.5.2 El centro de gravedad se encontraba dentro de los límites estipulados en el Manual de Vuelo del Avión, autorizado por el fabricante.

1.7 Información Meteorológica

Según lo informado por el Servicio Meteorológico Nacional, con datos registrados por la estación meteorológica del aeródromo de Gualaguaychú, interpolados al lugar del accidente, y habiéndose analizado también el mapa sinóptico de superficie de 18:00 y 21:00 UTC del día 21 ENE 06, era: Viento, 170/10 KT; Visibilidad, 10 Km; Fenómenos significativos, ninguno; Nubosidad, 5/8 CUSC 450m; Temperatura, : 30,2° C; Temperatura punto de rocío, 20.6° C; Presión, 1012.1 hPa y Humedad relativa 57 %.

1.8 Ayudas para la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No se realizaron

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 El accidente ocurrió en la franja de seguridad sobre el lateral Este de la pista 02 del aeródromo Concepción del Uruguay. Es de uso público, no controlado; está situado a 8 Km. al NW de la localidad homónima, provincia de Entre Ríos.

1.10.2 Tiene una pista de tierra con orientación 02/20 de 1.200 m de largo por 20 m de ancho; con una elevación de 37 m sobre el nivel medio del mar; las coordenadas geográficas son 32° 25' 58" S y 058° 18' 02" W. No cuenta con calles de rodaje, los mismos se realizan por pista.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 En el lugar del accidente se observó el pozo, donde la aeronave introdujo la rueda de nariz; por su aspecto, es característico de la zona, como los que produce la fauna autóctona (vizcachera). Por introducirse la rueda en la depresión del terreno, la hélice tocó con la superficie, y provocó la detención del motor. Luego del accidente, la aeronave fue removida del lugar y se la trasladó a un hangar.

1.12.2 Al ser inspeccionado, el tren de nariz no evidenció daños.

1.13 Información médica y patológica

No se conocen antecedentes médico / patológicos del piloto y del acompañante que pudieron haber influido en el accidente.

1.14 Incendio

No hubo incendio.

1.15 Supervivencia

El piloto y el acompañante salieron del avión sin haber sufrido lesiones, por sus propios medios, por las puertas de la cabina; posteriormente al inspeccionarse la aeronave, se verificaron los cinturones y arneses, los cuales se encontraron en servicio.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Al llegar al lugar del accidente la aeronave se encontraba hangarada en las instalaciones del aeroclub de Concepción del Uruguay, con su hélice levemente dañada.

1.16.2 Inspeccionada la rueda de nariz no se observaron daños en la misma y observada la aeronave de frente, se verificó visualmente la alineación del vástago y tren de nariz respecto al resto del conjunto de aterrizaje, sin encontrar novedades.

1.16.3 Se procedió a quitar los recubrimientos fuselados del motor y se inspeccionaron las cuatro tomas de bancada del motor a la estructura del fuselaje sin hallar daños ni deformaciones debidas al impacto.

1.16.4 Posteriormente se quitó el cono de la hélice a fin de determinar daños visibles en sus puntos de unión al cigüeñal del motor, sin encontrar novedades. Se verificaron las marcas y numeración distintiva de la hélice con su documentación respectiva, sin encontrar novedades.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

La aeronave es propiedad del Aeroclub Concepción del Uruguay y es utilizada para actividad de Instrucción de vuelo y entrenamiento de pilotos.

1.18 Información Adicional

1.18.1 Se verificó, en el Libro de Vuelo, que al momento del accidente, el piloto estaba habilitado para transportar acompañantes, de acuerdo con la reglamentación en vigencia.

1.18.2 Asimismo, se solicitó a la Dirección de Tránsito Aéreo, toda la documentación referente al aeródromo Concepción del Uruguay, no existiendo en dicha documentación antecedentes de la existencia de calles de rodaje.

1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces

Se utilizaron las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 El piloto rodó a la aeronave por la franja de seguridad izquierda de la pista hacia el umbral de pista 02. No utilizó la pista, como está estipulado en la documentación recibida en esta JIAAC por parte de La Dirección de Tránsito Aéreo.

2.1.2 Durante la investigación del accidente se verificó que la pista y las franjas de seguridad tienen un mantenimiento deficiente, observándose pozos, desniveles y pastos altos.

2.2 Aspectos Técnicos

De las investigaciones realizadas se desprende que no hubo factores de origen técnico que hubiesen influido en el accidente.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos Definidos

3.1.1 El piloto tenía licencia de Piloto Privado de Avión con habilitación de aviones monomotores y terrestres hasta 5.700 kg y autorización para trasladar acompañantes.

3.1.2 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica Clase II se encontraba vigente.

3.1.3 La aeronave tenía el Certificado de Aeronavegabilidad en vigencia.

3.1.4 No se determinaron fallas en el motor ni en la aeronave.

3.1.5 El peso y balanceo de la aeronave estaba dentro de los límites establecidos en el Manual de Vuelo.

3.1.6 Las condiciones meteorológicas no tuvieron influencia en el accidente.

3.1.7 El mantenimiento de la pista era inadecuado.

3.1.8 El piloto utilizó, para desplazar a la aeronave hacia la cabecera 02, la franja de seguridad y no la pista como está estipulado en la documentación recibida de la DTA.

3.2 Causa

Durante el rodaje hacia la pista en uso, para iniciar un vuelo local, caída de la rueda de nariz en un pozo, produciendo el toque de la hélice contra la superficie del terreno, debido a la utilización de la franja de seguridad y no la pista para el desplazamiento.

Factor contribuyente

Deficiente mantenimiento de pista y superficies operativas.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al Aeroclub Concepción de Uruguay

4.1.1 Considerar la conveniencia de realizar las tareas de mantenimiento y conservación en las áreas operativas (pista de aterrizaje, franjas, plataforma, etc.), a los efectos de evitar futuros riesgos de posibles accidentes.

4.1.2 Asimismo, instruir adecuadamente a los pilotos, que realizan vuelos en ese Aeroclub, para que realicen los rodajes por las áreas autorizadas para tal fin para desplazamientos hacia la cabecera en uso, y no las franjas de la pista.

4.2 Al piloto de la aeronave

Para que una operación aérea se realice en forma segura se debe respetar toda la reglamentación en vigencia, por ello se recomienda ajustarse a la misma realizando los rodajes por las zonas determinadas para tal fin, con la velocidad indicada y conociendo los posibles obstáculos que existan en todas las áreas operativas.

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 la aprueba, el cumplimiento de las acciones que hayan sido puestas

a su cargo. (Disposición N ° 51/02 Comandante de Regiones Aéreas -19JUL 02- publicada en el Boletín Oficial del 23 de Julio 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil
Avda. Com. Pedro Zanni 250
2º Piso Oficina 264 – Sector Amarillo
(C1104AXF) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

ó a la dirección E-mail
"buecrp@faa.mil.ar"

BUENOS AIRES, de julio de 2006.

Investigador Operativo

Investigadores Técnicos

Director de Investigaciones