

C.E. N° 2.364.341 (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 Río Grande -Provincia de Tierra del Fuego, Antártica e Islas del Atlántico Sur.

FECHA: 06 DIC 06

HORA: 01:58

AERONAVE: Avión

MARCA: Piper

MODELO: PA-38-112 Tomahawk

MATRICULA: LV-WNG

INSTRUCTOR DE VUELO: Instructor de Vuelo - Avión

PILOTO EN INSTRUCCION: Piloto Privado de Avión

PROPIETARIO: Privado

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 06 DIC 06 a las 01:57 hs, la aeronave LV-WNG despegó del Aeropuerto Internacional Río Grande , con la tripulación integrada por el piloto en instrucción y el instructor de vuelo, para cumplimentar un tema de vuelo nocturno local.

1.1.2 El despegue se realizó desde pista 07, con los faros encendidos. Cuando la aeronave se encontraba en ascenso, inmediatamente después que las ruedas se despegaron del suelo, y con indicación de ascenso positivo en el variómetro, los tripulantes sintieron un fuerte impacto, que destruyó el parabrisas, y que atribuyeron a la colisión con un ave.

1.1.3 El Instructor de Vuelo , que iba sentado en el puesto derecho en la cabina, tomó el comando del avión; pudo comprobar que ésta no había perdido su controlabilidad, por lo que decidió continuar el ascenso hasta la altura de circuito de pista. También, verificó que el otro piloto no sufrió ningún daño.

1.1.4 Finalmente, pudo aterrizar a la aeronave sin ulteriores inconvenientes. posteriormente, reportó lo sucedido a las autoridades del aeropuerto y de la escuela de vuelo.

1.1.8 Integrantes de la escuela de vuelo explotadora de la aeronave fueron a verificar qué produjo los daños, y encontraron sobre la pista los restos de un ave, que luego un ornitólogo identificó como gallareta. Además, quitaron de la pista los restos del parabrisas que quedaron dispersados en la superficie.

1.1.9 El accidente se produjo de noche y en condiciones de buena visibilidad.

1.2 Lesiones a Personas

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

1.3 Daños a la aeronave

1.3.1 Célula: Parabrisas destruido; termómetro de aire exterior y brújula, deteriorados.

1.3.2 Daños en general: Leves.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 Instructor de vuelo

1.5.1.1 Tiene 25 años de edad, es titular de las Licencias de Instructor de Vuelo-Avión, Piloto Comercial - Avión y de Piloto Privado - Avión, y las habilitaciones para vuelo nocturno y vuelo por instrumentos , con aeronaves hasta 5700kg.

1.5.1.2 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica Clase II, estaba vigente hasta el 30 ABR 07.

1.5.1.3 La Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (DHA) informó que en su legajo no hay antecedentes de accidentes anteriores, ni infracciones aeronáuticas, en los últimos cuatro años.

1.5.1.4 Su experiencia de vuelo en horas era:

Total:	756.5
Últimos 90 días:	118.3
Últimos 30 días:	8.5
En el día del accidente:	1.8
En el tipo de aeronave accidentada:	756.5
Vuelo por instrumentos-real	19.0
Vuelo nocturno:	37.0
Vuelo como instructor:	192.6

1.5.2 Piloto en instrucción

1.5.2.1 De 20 años de edad, es titular de la Licencia de Piloto Privado- Avión, y habilitación para volar con aviones monomotores terrestres hasta 5.700 kg; su experiencia de vuelo es de 310 hs.

1.5.2.2 No registra en su legajo, en la DHA, antecedentes de accidentes e infracciones aeronáuticas anteriores.

1.5.2.3 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica Clase II se encontraba vigente hasta el 30 JUL 07.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

1.6.1.1 La aeronave LV-WNG es un Piper modelo PA-38-112 Tomahawk, número de serie 38-790979. Fue fabricado en 1979. Es un monomotor con capacidad para dos personas, en configuración "lado a lado", de construcción metálica e implantación de alas en posición baja. Posee comandos de vuelo en ambos puestos

en la cabina, dos puertas de acceso independientes y tren de aterrizaje del tipo triciclo.

1.6.2 Célula

Tiene previstas inspecciones de tipo periódico. Al accidentarse, tenía registradas 5.023.3 hs de total general (TG), 222.5 hs desde la última inspección (DUI). El 23 JUN 06 se le realizó la última inspección anual, cuando tenía inscriptas 4865.0 hs de TG , en el TAR 1-B-474. La última inspección de 50 hs se le completó el 29 SEP 06 , en el TAR 1B-181.

1.6.3 Motor

La aeronave tenía instalado un motor Lycoming modelo 0-235-12C, número de serie L-1936315, de 112 HP , que requiere inspecciones de tipo periódico. Tenía 5.036.4 hs de TG, 168.3 hs DUR, sin datos DUI. La última inspección mayor se le realizó cuando registró 4870.0 hs Det., el 23 JUN 06, en el TAR 1-B-174. La última inspección de 50 hs se le realizó el 29 SET 06 , en el TAR 1B-181. Estaba habilitado desde el 29 SET 06, hasta las 7260.0 hs TG o el año 2018.

1.6.4 Hélice

El motor de la aeronave tenía colocada una hélice Sensenich modelo 72-CK -0- 56 3 , Nº de serie K-3403, metálica y de paso fijo, que tenía asentadas 4863.0 hs de TG.

1.6.5 Pesos y balanceo al momento del accidente

1.6.5.1 Pesos

Vacío:	493.00 kg.
Combustible 100 LL:	40.00 kg. (55 l x 0.72)
Instructor :	92.00 kg.
Piloto:	65.00 kg.
Total al momento del accidente:	690.00 kg.
Máximo de Despegue (PMD):	757.00 kg.
Diferencia:	67,00 kg.

1.6.5.3 El centro de gravedad de la aeronave se encontraba dentro de los límites estipulados por el Manual de Vuelo del Avión, y el peso fue inferior al PMD en 67 kg.

1.7 Información Meteorológica

El Servicio Meteorológico Nacional produjo un informe, con datos de los registros horarios de la estación meteorológica del aeródromo Río Grande, habiéndose analizado también el mapa sinóptico de superficie de 00:00 UTC: viento, 140/04 kt, visibilidad 10 km. Fenómenos significativos, ninguno. Nubosidad 2/8 SC 810 m, 4/8 AS 3000 m. Temperatura 8° C, temperatura punto de rocío 6.7° C. Presión a nivel medio del mar 1002.0 hPa, QNH 1002.2 hPa . Humedad relativa 92 %.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

Desde la aeronave LV-WNG, los pilotos mantenían enlace con el Controlador de la torre de vuelos del Aeropuerto (GRA TWR).

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 El accidente ocurrió a 30 metros de altura, inmediatamente después del despegue de la aeronave por pista 07, sobre la proyección vertical del eje de pista 07/25 del Aeropuerto Río Grande, que está situado a 9 Km. al NW de la ciudad homónima, en la provincia de Tierra del Fuego, Antártica e Islas del Atlántico Sur.

1.10.2 Las coordenadas geográficas son 53° 46' 39" S y 067° 45' W; la pista es de asfalto, y mide 2000 de largo y 40 m ancho . Tiene 65 ft sobre el nivel medio del mar de elevación.

1.10.3 El balizamiento eléctrico estaba encendido, y funcionaba correctamente, cuando operó la aeronave LV-WNG.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

Durante el despegue, estando la aeronave en ascenso, se produjo el impacto que destruyó el parabrisas y dañó a la brújula y el termómetro. Los pedazos de parabrisas se dispersaron sobre la pista, y fueron recogidos posteriormente por miembros de la escuela de vuelo que explota a la aeronave accidentada. Se comprobó también, que el choque fue contra un ave, de la especie "Fulica Leicoptera" (gallareta).

1.13 Información médica y patológica

No se conocen antecedentes médico / patológicos de los tripulantes que pudieron haber influido en la ocurrencia del accidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

1.15.1 Los tripulantes no sufrieron lesiones, ni fueron afectados por piezas del parabrisas roto, ni por los restos del ave que provocó el accidente. Después del aterrizaje, salieron normalmente de la aeronave, por las puertas de la cabina. Cuando se produjo el choque contra el ave, no tenían colocados anteojos: ni los detritos del accidente ni el fuerte viento que debieron soportar, afectaron a los pilotos, ni disminuyeron sus condiciones visuales. Tenían colocados los arneses y cinturones de seguridad.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 A la llegada de los investigadores al lugar del accidente, pudieron verificar que los daños en la aeronave quedaron circunscriptos a la destrucción del parabrisas, y daños en la brújula y el termómetro de aire exterior.

1.16.2 El faro de aterrizaje de la aeronave funcionó correctamente, cuando fue verificado.

1.16.3 Se verificó la existencia de un plan de control aviario en el Aeropuerto.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

La aeronave es de propiedad privada y está afectada ante la DHA a la escuela de vuelo que la explotaba comercialmente.

1.18 Información Adicional

1.18.1 Características de las gallaretas

1.18.1.1 El nombre científico del ave es Fulica Leucoptera, y se la conoce como Gallareta chica o alas blancas; se la encuentra en el Centro y S de Sudamérica y en las islas del Atlántico Sur.

1.18.1.2 Su cuerpo es de color gris y tiene gran facilidad para adaptarse a zonas calurosas o heladas, como también a lagos y lagunas de agua dulce o zonas costeras de mares con agua salada.

1.18.1.3 El peso del ave, cuando llega a ser adulta, es de aproximadamente 1,5 kg; se alimenta con hierbas, pero cuando éstas son escasas, ingiere insectos, larvas y moluscos.

1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces

Se realizaron las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 Ningún aspecto operativo por parte de la tripulación merece ser cuestionado: durante el despegue, que se realizó normalmente, estando a cargo del piloto en instrucción, se produjo el impacto que destruyó el parabrisas; ante el sorpresivo hecho, el instructor se hizo cargo de la conducción de la aeronave, por su mayor experiencia, y condujo a la misma al aterrizaje, que se completó sin ulteriores daños.

2.1.2 Las decisiones adoptadas por ambos tripulantes fueron las adecuadas para resolver la emergencia, y son consideradas correctas.

2.1.3 El control aviario del aeropuerto no fue efectivo.

2.1.4 Las condiciones meteorológicas no influyeron en la ocurrencia del accidente.

2.2 Aspectos Técnicos

De la investigación realizada, no surgen evidencias de falla técnica, de mantenimiento ni de diseño, que tengan relación con el origen del accidente.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos Definidos

3.1.1 La tripulación y la aeronave se encontraban habilitadas para realizar el vuelo que culminó en accidente.

3.1.2 Ningún aspecto de origen técnico motivó el accidente.

3.1.3 Las condiciones meteorológicas no tuvieron influencia en el accidente.

3.1.4 El criterio seguido por el instructor de vueb para resolver la emergencia fue correcto.

3.1.4 La aeronave chocó con una gallareta.

3.1.5 El control aviario del aeropuerto no resultó efectivo.

3.2 Causa

Durante un vuelo nocturno local de instrucción, en la fase de despegue, choque de la aeronave con una gallareta, que produjo la rotura del parabrisas y otros daños menores, por control aviario no efectivo en pista.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al concesionario Aeropuerto Argentina 2000

Considerar la necesidad de adoptar medidas que sean eficaces para impedir la presencia de aves y alimañas en áreas operativas del aeropuerto GRA, intensificando los controles de prevención cuando se tiene conocimiento que habrá actividad aérea, a fin de contribuir con la seguridad y preservación de vidas y bienes. Asimismo, ante la ocurrencia de hechos como el investigado, es necesario verificar que no queden detritos en pista, que sean productos del accidente (EJ: restos de parabrisas y del ave).

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
(C1104AXF) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

ó a la dirección E-mail:
buecrpc@faa.mil.ar

Buenos Aires, de junio de 2007.

Investigador Operativo

Investigador Técnico

Director de Investigaciones

