

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 Morón, Provincia de Buenos Aires.

FECHA: 13 de Marzo de 2007

HORA: 11:22 UTC

AERONAVE: Avión

MARCA: Cessna

MODELO: 210 N

MATRICULA: LV-OCH

PILOTO: Licencia Piloto Privado de Avión

PROPIETARIO: Privado

Nota: Las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que para el lugar del accidente corresponde a la hora huso horario -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El piloto con la aeronave matrícula LV-OCH, despegó el 13 de marzo de 2007 a las 11:10 hs, aproximadamente, desde el aeródromo Matanza con destino al aeródromo San Justo, y al tomar conocimiento sobre la vertical que el personal de la

planta de combustible no se encontraba presente, continuó el vuelo al aeródromo Morón, todos ubicados en la provincia de Buenos Aires.

1.1.2 Luego de doce minutos de vuelo, el piloto se dispuso para aterrizar en la pista 01/19 del aeródromo Morón, realizando el mismo mediante un contacto anormal con la pista, con el tren de aterrizaje plegado.

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	--	--

1.3 Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Célula: Raspón en zona ventral por rozamiento con la pista.

1.3.2 Motor: Posibles daños internos por detención brusca.

1.3.3 Hélice: Doble z de 90° aprox. en las tres palas.

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 75 años de edad, es titular de la licencia de Piloto Privado Avión con habilitaciones para vuelo aviones monomotores terrestres hasta 5.700 kg.

1.5.2 El Certificado de Aptitud Psicofisiológico Clase II, presentado por el piloto con vencimiento el 05 FEB 08, se contradice con lo informado por el INMAE (FAX N° 28/07) manifestando, que el último certificado emitido por dicho Instituto al causante, venció el 14 MAY 98.

1.5.3 La experiencia del piloto en horas de vuelo, no pudo ser obtenida, debido a que el causante no presentó el Libro de Vuelo ni completó los datos requeridos en el párrafo 13 del Formulario OP 03 (JIAAC), como así también la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas por FAX s/n del 20 MAR 07, informó que dicho piloto no cuenta con antecedentes de foliado en su legajo y no registra antecedentes de accidentes e infracciones aeronáuticas anteriores.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Célula

1.6.1.1 Es una aeronave totalmente metálica, monomotor, hélice con tres palas, capacidad para transportar a 6 personas y tren de aterrizaje del tipo triciclo - retráctil con ruedas, marca Cessna, modelo 210 N, matrícula LV-OCH, número de serie 63666, fabricado el año 1980, por Cessna Aircraft Corporation, con un plan de mantenimiento de tipo inspección periódica.

1.6.1.2 Tenía al momento del accidente un Total General (TG) de 1883.4 hs (no presenta registros de otros datos en su libreta de historial), además tenía un Certificado de Aeronavegabilidad Clasificación: Estándar, Categoría: Normal, emitido el 03 NOV 2001 con vencimiento NOV/2007.

1.6.2 Motor

1.6.2.1 Está equipada con un motor marca Continental, modelo IO- 520 L, número de serie 567495 de 160 HP de potencia, de inspección periódica, teniendo al momento del accidente un TG de 1891.7 hs y DUR 333.1hs.

1.6.2.2 El consumo horario del motor es de 40 l/h y tenía una autonomía de 1.4 hs.

1.6.3 Hélice

La hélice marca Mc Cauley, modelo D3A3AC 404, número de serie 793118, compuesta de tres palas de construcción metálica, paso variable, de inspección periódica, teniendo al momento del accidente un TG de 1883.4 hs.

1.6.4 Peso y balanceo al momento del accidente

1.6.4.1 Los cálculos de los pesos de la aeronave al momento del accidente son los siguientes:

Vacío:	1068	kg
Piloto:	77	kg
Combustible (50 x 0.72):	36	kg
Total :	1181	kg
Máximo de Aterrizaje (PMA):	1723,68	kg
Diferencia:	542,68	kg en menos con respecto al PMA.

1.6.4.2 El peso y el centro de gravedad se encontraban dentro de los límites establecidos en el Manual de Vuelo de la aeronave.

1.7 Información meteorológica

1.7.1 El informe del Servicio Meteorológico Nacional, con los datos inferidos obtenidos de los registros horarios de la estación meteorológica del aeródromo Morón, interpolados a la hora del accidente, visto también los mapas sinópticos de superficie de 12:00 UTC eran: Viento: Calmo; visibilidad: 6 km; fenómenos significativos: Neblina;

nubosidad: Ninguna; temperatura: 22.5° C; temperatura de punto de rocío: 19.5° C; presión a nivel medio del mar 1015.4 hPa; QNH: 1015.5 hPa; y humedad relativa:83 %.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No hubo comunicación previa de falla o emergencia por parte del piloto.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 El accidente ocurrió en el aeródromo Morón, provincia de Buenos Aires, sobre la pista 01/19.

1.10.2 Las coordenadas geográficas del lugar son 34° 40' 59,5" S y 058° 38' 39,2" W y la elevación sobre el nivel medio del mar es de 15 m.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 El avión aterrizó sobre la pista 01 del aeródromo Morón, realizando un contacto anormal con el tren de aterrizaje plegado, recorriendo sobre la misma 170 m aproximadamente, hasta quedar detenida sobre el eje de pista y a 560 m del umbral, con rumbo 010°. No hubo dispersión de restos.

1.12.2 Los daños sufridos por la aeronave fueron de consideración en la zona ventral, por rozamiento con la pista y doblez en las tres palas de la hélice.

1.12.3 Los flaps se encontraban extendidos 10°.

1.13 Información médica y patológica

No se establecieron antecedentes médico / patológicos del piloto, que pudieran haber influido en el accidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

El cinturón y arnés de seguridad estaban en su correspondiente anclaje, en buen estado de conservación, actuaron adecuadamente, permitiendo amortiguar la desaceleración producida durante el contacto anormal con la pista.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el lugar del accidente se inspeccionaron los daños producidos en la aeronave y a terceros, también se verificaron los elementos de seguridad de la cabina, sin encontrar novedades al respecto.

1.16.2 La aeronave estaba debidamente inscrita y habilitada para uso privado y utilizaba como base de operación el aeródromo Matanza, Provincia de Buenos Aires.

1.16.3 En su testimonio, el piloto declaró haber olvidado desplegar el tren de aterrizaje y no haber utilizado la Lista de Control de Procedimientos durante la operación.

1.16.4 Para comprobar el estado general de la aeronave se realizaron trabajos de inspección en el compartimiento de motor: cableados del sistema de encendido, cañerías y mangueras de combustible y lubricación, mandos de motor y elementos accesorios sin encontrar evidencia de fallas en los componentes.

1.16.5 También se comprobaron mandos y controles de cabina y superficies móviles por continuidad y libertad de movimientos sin que surjan novedades.

1.16.6 Luego de la revisión pertinente, se comprobó que la luz indicadora de posición del tren de aterrizaje y la alarma sonora, funcionaban normalmente, comprobando posteriormente con la aeronave suspendida por una grúa, el correcto despliegue del sistema de tren, al accionar la palanca correspondiente desde cabina, a posición "ABAJO Y TRABADO", corroborando de esta manera el buen funcionamiento de este sistema.

1.16.7 Se pudo observar la falta de registros de actividades en libretas de historiales de motor y planeador. El resto de la documentación técnica no presenta novedades.

1.16.8 Resulta llamativo que el piloto, al serle requerida la Licencia habilitante y Certificado Psicofisiológico por parte del personal de la Oficina ARO-AIS a efectos de ser fotocopiada, la haya presentado, no así, al serle requerida posteriormente por el Investigador Operativo, aduciendo haber decidido no volar más, por sentirse culpable del accidente, por tal motivo, la había destrozado y quemado conjuntamente con su Libro de Vuelo.

1.16.9 Según lo declarado por el personal de la Oficina ARO-AIS, el piloto luego de una hora después del accidente, decidió retirarse del aeródromo, aduciendo no poder esperar y solicitando, le informasen cuando las tareas del personal de la JIAAC hayan finalizado.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es de propiedad privada y el propietario la utiliza para realizar adiestramiento y vuelos privados.

1.18 Información adicional

1.18.1 El Jefe de Aeródromo Matanza, en su declaración manifestó que pese a que la aeronave LV-OCH utilizaba como base de operación dicho aeródromo, el piloto en cuestión, no registra actividad de vuelo en el Libro de Movimiento de Aeronaves.

1.18.2 Además, deja constancia en la misma, que el piloto en ningún momento facilitó a la Jefatura de Aeródromo la Licencia de Piloto, ni el Certificado Psicofisiológico, pese habersele requerido en reiteradas oportunidades.

1.18.3 Con fecha 22 MAR 07 se envió al Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial, Autoridad de Aplicación, la novedad sobre la no coincidencia de la fechas del Certificado de Aptitud Psicofisiológico presentada por el piloto y la informada por dicho instituto.

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se aplicaron las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 El presente accidente no deja margen para un exhaustivo análisis, debido a que el mismo se produjo por olvido del piloto en desplegar el tren de aterrizaje al no usar la Lista de Control de Procedimientos. Además el tripulante declaró hallarse con prisa para arribar por otras circunstancias y este factor posiblemente actuó como contribuyente de distracción en perjuicio de la operación que realizaba.

2.1.2 Al no poder verificar la experiencia de vuelo del piloto, se considera por las características del accidente y el hecho de no usar la Lista de Control de Procedimientos durante la operación, que el mismo no contaba con un adecuado nivel de adiestramiento.

2.1.3 Al mismo tiempo, es llamativo el apresuramiento en abandonar el aeródromo, sin esperar el arribo del personal actuante de la JIAAC, dejando bajo responsabilidad del personal aeronáutico las tareas de traslado de la aeronave desde el lugar del accidente hasta la plataforma operativa y custodia de la aeronave.

2.2 Aspectos técnicos

De lo investigado no surgen evidencias de falla técnica, de mantenimiento, ni de diseño que tengan relación con el accidente.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto no estaba habilitado para realizar el vuelo al no tener en vigencia el

certificado de aptitud psicofisiológico.

3.1.2 Del control realizado a la documentación técnica, surge que la aeronave estaba habilitada.

3.1.3 No se pudo establecer la experiencia de vuelo del piloto.

3.1.4 El piloto olvidó desplegar el tren de aterrizaje al no utilizar la Lista de Control de Procedimientos durante la operación.

3.1.5 Inadecuado nivel de adiestramiento.

3.1.6 Factor prisa en arribar.

3.1.7 El sistema del tren de aterrizaje, la luz indicadora de posición y alarma sonora, funcionaban normalmente.

3.1.8 El accidente no está relacionado con aspectos técnicos de la aeronave.

3.2 Causa

Durante un vuelo de aviación general, en la fase de aterrizaje, contacto anormal con la pista con el tren de aterrizaje plegado, causando daños en la aeronave; debido a olvidar desplegar el mismo al no utilizar la Lista de Control de Procedimientos durante la operación.

Factor Contribuyente

Inadecuado nivel de adiestramiento.

Factor prisa en arribar por otras circunstancias que posiblemente contribuyó en distracción con perjuicio de la operación de aterrizaje.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al propietario de la aeronave

Las actividades aeronáuticas, están regidas por un conjunto de leyes, normas y procedimientos que deben ser cumplidos y aplicados por el personal aeronáutico. Por lo expresado se recomienda considerar la conveniencia de hacer cumplir a los pilotos que operen su aeronave, lo establecido en el Código Aeronáutico y las RAAC para desempeñarse como piloto al mando e incrementar el nivel de adiestramiento en la operación de la aeronave, ajustándose a lo especificado en el Manual de Vuelo del avión a los efectos de contribuir con la seguridad operacional, evitar daños personales propios y de terceros.

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 -19 JUL 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

o a la dirección E-mail
"buecrpc@faa.mil.ar"

BUENOS AIRES, de de 2008.

Sr. Marcelino SEIJO
Investigador a Cargo

SA Carlos RUIZ
Investigador Técnico

Director de Investigaciones