

C.E. N° 2.510.144 (F.A)

**ADVERTENCIA:**

El presente informe es un documento técnico que refleja la opinión de la JUNTA DE INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL con relación a las circunstancias en que se produjo el accidente objeto de la investigación, con sus causas y sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (Chicago/44) ratificado por Ley 13.891 y en el Artículo 185 del CODIGO AERONAUTICO (Ley 17.285), esta investigación tiene el carácter estrictamente técnico, a los fines de prevenir futuros accidentes de similar tenor, por tanto no está orientada a determinar culpas o responsabilidades de carácter civil y/o penal.

La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y 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 / incidente, pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.



INFORME FINAL

Lugar: Aeródromo Cnel Pringles. Pcia de Buenos Aires  
Fecha: 19 OCT 01  
HOA:: 15:30 hs  
Aeronave: Beechraft modelo: Baron B-55  
Matricula: LV – IOF  
Piloto: Piloto Comercial Licencia N° 5113  
Propietario: Pedro Genta y Cia SA  
Nota la hora Oficial Argentina corresponde al huso horario – 3

## 1.INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 Reseña del vuelo

El piloto, el 19 OCT 01, se disponía realizar un vuelo desde Cnel Pringles (BUE) hasta Don Torcuato. Se dirigió a la cabecera 28, rodando por la pista 10. Al llegar a 150 m del umbral de la 28, observó acumulación de agua en la misma dirección del rodaje. Al advertir que la aeronave comenzaba a frenarse por efecto del suelo blando, aumentó la potencia de los motores y trató de realizar un giro de 180°. La rueda de nariz se enterró en el barro y trató de sacarla con potencia. Entonces el tren de aterrizaje de nariz se fracturó, las hélices tocaron el suelo. El piloto desconectó todos los sistemas y energía del avión y abandonó la aeronave,

junto a un acompañante que se encontraba a bordo. Ambos resultaron ilesos y la aeronave con daños de importancia.  
El accidente ocurrió de día.

### 1.2 Lesiones a las personas

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

### 1.3 Daños en la aeronave

Describir los daños y resumir DE IMPORTANCIA.

### 1.4 Información sobre el personal

Piloto

Edad:

50 años

Licencias y habilitaciones:

Piloto Comercial de Avión N° 5113,

Habilitación para monomotores y

multimotores terrestres hasta 5.700 kg, Vuelo

nocturno local y por instrumentos.

Certificado de aptitud psifisiológica:

Vigente hasta 27-Abr-02

Experiencia de vuelo

Total:

2.901.2 hs

Ultimos 90 días:

20.0 hs

Ultimos 30 días

8.0 hs

En la aeronave accidentada: 1.500.0 hs

### 1.5 Información sobre la aeronave

Aeronave:

Avión

Marca y modelo:

Beechcraft 95 B 55

Serie N°:

TC 929

Matrícula:

LV - IOF

Certificado de

aeronavegabilidad:

Estándar

Tren de aterrizaje:

Triciclo

Motores

Nro 1:

Marca:

Continental

Potencia:

260 HP

N° de serie:

297816 – R

TG:

548.0 hs



Ubicación:	3 km al SE de la localidad homónima	
Coordenadas:	38°01' S 061°20' W	
Pistas:		
Orientación	10/28	18/36
Longitud y ancho	900 x 30 m	850 x 30 m
Superficie	tierra	tierra
Elevación	253 m (msl)	

1.10 Registradores de vuelo

No aplicable

1.11 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

No hubo dispersión de restos ni impacto.

1.12 Información médica y patológica

De lo investigado no surgen antecedentes médico-patológicos relacionados con el accidente.

1.13 Incendio

No hubo.

1.14 Supervivencia

Los cinturones de seguridad y las tomas correspondientes resistieron el esfuerzo a que fueron sometidos. Las puertas abrieron sin dificultad y los ocupantes salieron por sus propios medios.

1.15 Ensayos e investigaciones

Se constató en el lugar del accidente que la rotura del conjunto del tren de aterrizaje de nariz, fue por un esfuerzo producido cuando se enterró en el suelo blando y el piloto trató de sacar a la aeronave, mediante la potencia de los motores. No se observaron daños en las palas de las hélices aunque tocaron el suelo.

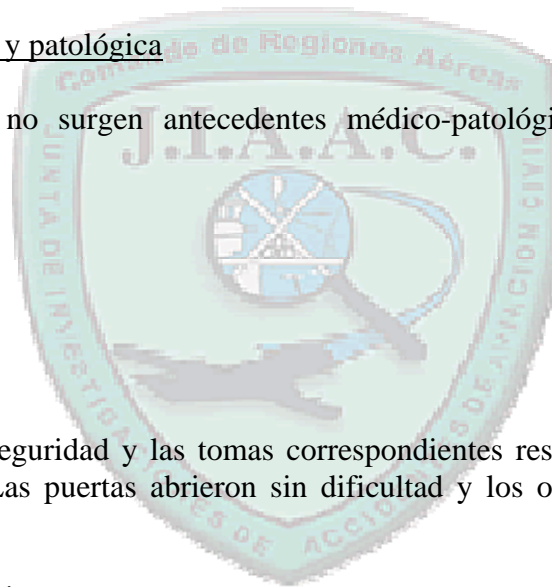
1.16 Información orgánica y de dirección

La aeronave pertenecía a la empresa Pedro Genta SA y era utilizada para realizar vuelos para la propia empresa. El piloto era el dueño de la de la empresa.

1.18 Información adicional

1.18.1 Opinión de los Asesores

El Asesor Técnico opina que no existen factores causales de su asesoría.



El Asesor en Tránsito Aéreo expresa que este accidente está relacionado con la falta de información sobre el estado de la pista. Recomendar al propietario del aeródromo mantener actualizada la información sobre un aeródromo público.

El Asesor en Medicina Aeronáutica opina que lo investigado no permite determinar porque, un piloto con la experiencia en horas del involucrado en este accidente, haga un procedimiento para sacar el avión del fango rompiendo el tren de nariz del mismo.

El Asesor Operativo expresa que en este accidente se conjugan el estado deficiente de la pista, la falta de preocupación del piloto para asegurar que la misma estuviera en condiciones antes de poner en marcha y un empecinamiento en querer salir del lugar anegado y blando dando máxima potencia. Ante la emergencia de quedar empantanado y no poder mover el avión con un poco de potencia, debió controlar los motores y retirarlo por otro medio.

La Asesora Jurídica opina que de la investigación técnica realizada no surgen causales de competencia de esa Asesoría Jurídica.



## 2 ANALISIS

### 2.1 Operativo

El piloto, que se disponía a realizar un vuelo, había observado que la pista 18/36 tenía algunos charcos de agua por lo que decidió utilizar, para despegar, la pista 10/28. Realizó el rodaje por la misma pista y cuando se encontraba a unos 150 del umbral de la pista 28, observó que también estaba anegada y que la aeronave comenzó a enterrarse en el suelo blando. Cuando trató de girar para salir de la zona inundada, el conjunto del tren de aterrizaje de nariz se enterró y para sacarla utilizó la potencia de los motores. El esfuerzo sobre el tren de aterrizaje de nariz fue excesivo y se fracturó. Las hélices tocaron el suelo y no presentaban daños visibles. La aeronave quedó detenida a unos 70 m del umbral de la pista 28.

El piloto no realizó una verificación previa sobre el estado de las pistas del aeródromo, pese a las intensas lluvias de los días previos al accidente. Y los propietarios del aeródromo público, no adoptaron recaudos para advertir a los usuarios sobre las condiciones de las pistas.

## 3. CONCLUSIONES

### 3.1 Hechos definidos

- Las autoridades del aeroclub no habían adoptado recaudos para alertar a los pilotos sobre el estado de las pistas.
- El piloto no verificó las condiciones de las superficies operativas, antes de decidir la realización del vuelo
- La aeronave estaba tenía la aeronavegabilidad en vigencia
- El piloto estaba habilitado y tenía la aptitud psicofisiológica en vigencia

### 3.2 Causa

Durante el rodaje previo a un vuelo de traslado, introducción del tren de aterrizaje en una zona anegada produciendo la rotura del conjunto del tren de aterrizaje de nariz, por error de procedimientos del piloto al intentar sacar el avión aplicando potencia

Factores contribuyentes:

- Deficiente estado de la superficie de la pista, por anegamiento
- Falta de previsiones de las autoridades del aeródromo para alertar, a los pilotos sobre el estado de la superficie de las pistas
- Falta de previsión del piloto al no verificar el estado de las pistas, pese a las lluvias

### 4. RECOMENDACIONES

Al propietario del aeródromo Cnel Pringles

Adoptar los recaudos para informar a los usuarios sobre el estado de la superficie de las pistas

Al piloto de la aeronave

Verificar antes de un vuelo, el estado de la superficie de la pista a utilizar

A la Dirección de Tránsito Aéreo

Tomar conocimiento sobre la falta de información relativa a un aeródromo público

A la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad

Registrar en el legajo el accidente de la aeronave matrícula LV – IOF

A la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas

Registrar en el legajo el accidente del piloto de la aeronave

Investigador Operativo Univ I José Angel Pagliano

Investigador Técnico SP Pedro Bertaco

Corrección Informe Final: My (R) Carlos Quaglino y Com (R) Juan Maclay

Buenos Aires, de diciembre de 2001

