

C.E.N° 2.510.161 (F.A.)

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 / incidente, 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 / incidente pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

Accidente ocurrido en: Isla Martín Gracia

Fecha: 11 NOV 01

Hora: 12:40 H.O.A .

Aeronave: Piper

Modelo: PA-28

Matrícula: LV-MFX

Piloto: Privado de Avión

Legajo N° 54373

Propietario: Escuela de vuelo Aero Kern S. A.

Nota: Todas las horas están en hora Oficial Argentina. (HOR que corresponde a la hora huso -3).

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

1.1 Reseña del vuelo.

El piloto llegó al aeropuerto Don Torcuato a media mañana del 11 NOV 01, para realizar un vuelo hasta la Isla Martín García. Completó los tanques de combustible, realizó la inspección exterior e interior de la aeronave. Presentó el Plan de Vuelo y verificó la meteorología, en la Oficina ARO-AIS y embarcó a los pasajeros para luego iniciar el vuelo.

Con el aeródromo Martín García a la vista, se incorporó al circuito para aterrizar en la pista 35. En final observó que había una aeronave en la cabecera ocupando la pista y pese a ello decidió aterrizar, pasando por sobre la aeronave. Para realizar la maniobra dio motor y tocó la pista bruscamente con el tren principal, “reboto” y volvió a tocar con la rueda de proa. Como consecuencia la horquilla se rompió y la aeronave se detuvo a mas de 750 m, desde el umbral 17 y a la derecha del eje de la pista. Los pasajeros y el piloto resultaron ilesos. El accidente ocurrió de día.

1.2 Lesiones a personas:

<u>Lesiones</u>	<u>Tripulación</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>Otros</u>
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	1	3	-

1.3. Daños sufridos por la aeronave:

Célula: Tren de aterrizaje, de importancia el de proa (desprendimiento de la horquilla de la rueda delantera).

Hélice: De importancia, (impactó contra la superficie de la pista)

Motores: De importancia (por impacto de la hélice contra la superficie de la pista)

1.4 Otros daños:

No hubo.

1.5 Información sobre el personal:

El piloto de 41 años de edad posee la Licencia de Piloto Privado de Avión Leg. N° 54373. El examen psicofisiológico estaba vigente hasta el 20/09/02.

1.5.4 Experiencia de vuelo:

Total de horas de vuelo	143:00	hs.
En los últimos 90 días:	03:25	hs.
En los últimos 30 días:	01:30	hs.
El día del accidente:	00:20	hs.
En el tipo de avión accidentado	00:40	hs.

1.6 Información sobre la aeronave:

1.6.1 Datos Generales

El Piper PA 28 es un monoplano de ala baja con tren de aterrizaje fijo triciclo, matricula LV-MFX, N° de serie: AR-28-7890352. Tenia voladas: TG 2.738 hs. DUR:751 hs. DUI: 35 hs. La última inspección periódica fue realizada el 28/09/01. Esta equipado con un motor Lycoming modelo 0-360-A4M. N° de serie L-24555-36A con un total de 2.746 hs DUR: 915 hs. DUI: 35 hs.

1.6.2 Posición del CG:

Peso vacío	772	kg
178 lts. de combustible	128	kg
Piloto	75	kg
Pax x 3	203	kg
Peso al dep.	1178	kg
Peso máximo de dep.	1156	kg
Diferencia.	29	kg en más

1.7. Información Meteorológica:

Proporcionada por el Servicio Meteorológico Nacional, elaborado con datos extraídos de los registros de San Fernando Aero, interpolados a la hora y lugar del accidente, y visto el mapa sinóptico de superficie de 15:00 UTC.

Viento: 250/15 KT.
Visibilidad: 10 KM.
Fenómenos Significativo: Ninguno.
Nubosidad: Ninguna.
Temperatura: 23.7 °C.
Temperatura Punto de Rocío: 10.5 °C.
Presión: 1007.9 hPa.
Humedad Relativa: 43 %.

1.8. Ayudas a la navegación:

No aplicable.

1.9 Comunicaciones:

No aplicable.

1.10 Información sobre el lugar del accidente:

El ocurrió en la pista de la Isla Martín García, ubicada a 40 Km al NE de San Fernando.

Coordenadas geográficas 34° 11' S. - 058° 015' W.

Elevación: 2 m.

Orientación: 17 / 35 Dimensiones: 1094 x 30 metros de ancho

1.11 Registradores de vuelo:

Este avión no disponía de registradores de vuelo.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto:

La rueda de proa quedó a 650 m y la aeronave a 720 m del umbral de pista 35, la aeronave quedó apoyada sobre el soporte de la horquilla, tanto la rueda como el avión quedaron sobre la pista.

1.13 Información Médica y Patológica:

No se conocen antecedentes Médicos Patológicos del Piloto que hubiesen influido en este accidente.

1.14 Incendio

No hubo incendio.

1.15 Supervivencia:

La cabina no se deformó, los arneses no se cortaron y las tomas correspondientes a éstos no se desprendieron. El piloto y los pasajeros abandonaron la aeronave por sus propios medios.

1.16 Ensayos e investigaciones:

De lo observado y por el tipo de accidente se pudo constatar que la rotura de los tornillos de fijación de la horquilla fue producto del impacto de la rueda de nariz del tren de aterrizaje de la aeronave con la pista

1.17 Información orgánica y de dirección:

La escuela de vuelo AERO KERN S. A., fue autorizada como Escuela de Vuelo para avión con motor y helicóptero mediante Disposición (DHA) N° 186/99, en la actualidad cuenta con 5 aeronaves y un helicóptero para dar instrucción. Cuenta con 19 Instructores de Vuelo afectados, en el curso del año hasta la fecha rindieron 56 alumnos, y alumnos pilotos, todos los exámenes fueron tomados por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas.

1.18 Información Adicional

1.18.1 Opinión de los asesores

1.18.1.1 El Asesor Técnico opina que el accidente no fue provocado por causas técnicas.

- 1.18.1.2 El Asesor en Tránsito Aéreo expresa que el accidente no está relacionado con la atención de los Servicios de Tránsito Aéreo. El piloto, al tratar de aterrizar con la pista ocupada por otra aeronave, realizó una maniobra que puede encuadrarse como temeraria. Reglamento de Vuelos 2º Parte Reglas Generales de Vuelo, Sección 1º Parte 21, inciso 3º).
- 1.18.1.3 El Asesor Operativo opina que si el piloto observa que hay obstáculos que le impiden aterrizar debe continuar orbitando en el circuito de tránsito. Si lo observa cuando está en final debe dar motor, entrar nuevamente en el circuito de tránsito del aeródromo y orbitar hasta que no haya más objetos que restrinjan el aterrizaje. En este caso el piloto cometió un error muy peligroso que pasar por arriba de un avión próximo a despegar y aterrizarle adelante. De haber dado motor podría haberse producido un serio accidente.
- 1.18.1.4 El Asesor en Medicina Aeronáutica expresa que de lo investigado las causales del accidente relacionadas con el factor humano se deben a la inexperiencia del piloto, no se pueden determinar otros inherentes a esa Asesoría.
- 1.18.1.5 La Asesora Jurídica opina que de la investigación técnica realizada surge que el piloto no cumplió el Art. 84 del Código Aeronáutico ni con el Reglamento de Vuelos – 2º Parte, Sección 1º Párrafo 21 inc. 3º) constituyendo un vuelo temerario.

2. ANÁLISIS

2.1 Aspecto Operativo

- 2.1.1 El piloto tomó una decisión incorrecta al aterrizar pasando sobre una aeronave estacionada en la pista. Posteriormente su capacidad de dominio del avión, no le permitió finalizar con éxito ese procedimiento incorrecto y provocó el accidente. El hecho pudo haberse complicado si la aeronave en pista hubiese iniciado su movimiento, cuando la accidentada estaba en aproximación final próxima a la pista. La decisión del piloto, además de su escasa experiencia, pudo estar originada en una característica de personalidad y temperamento y/o en una instrucción con carencia de la suficiente disciplina de vuelo en tránsito aéreo. Alguno de estos dos motivos o ambos actuando en conjunto lo llevaron a considerar como aceptable una maniobra que algunos asesores han calificado como temeraria. Tampoco se le ha inculcado al piloto la responsabilidad que asume al transportar pasajeros en la aeronave que comanda.

2.2 Aspecto Técnico

No influyó en el accidente.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos:

- 3.1.1 El avión tenía el certificado de Aeronavegabilidad Normal y estaba vigente.
- 3.1.2 La aeronave tenía cumplido el mantenimiento de acuerdo al plan.

- 3.1.3 El piloto tenía la licencia de Piloto Privado de Avión y estaba habilitado para volar la aeronave.
- 3.1.4 El examen psicofisiológico estaba vigente hasta el 20 SET 02.
- 3.1.5 Las condiciones meteorológicas no influyeron en este accidente.
- 3.1.6 El piloto intentó aterrizar con la pista ocupada por otra aeronave, en la posición de despegue.
- 3.1.7 El piloto no pudo controlar la actitud de la aeronave por exceso de potencia en la aproximación final.
- 3.1.8 El piloto tenía escasa experiencia.
- 3.1.9 La aeronave fue operada con exceso de peso.

3.2 Causa Probable:

Rotura de la pata de proa y hélice, por impacto contra la pista durante la fase de aterrizaje, debido a intentarlo en una pista cuya cabecera se encontraba ocupada por otra aeronave, provocando un toque brusco con la rueda delantera al aplicar una técnica deficiente de pilotaje.

Factores contribuyentes.

El piloto tenía muy poca experiencia.

4 RECOMENDACIONES

4.1 Al Piloto

Realizar escape cuando en la aproximación final encuentre la pista ocupada por otra aeronave u otro tipo de obstáculo.

Realizar los cálculos de peso y balanceo para operar la aeronave en los límites permitidos.

Las aeronaves de poco porte, fácilmente se exceden de peso máximo permitido, con carga completa de combustible y el total de plazas ocupadas.

4.2 Al Propietario de la aeronave

La Escuela de vuelo debería organizar cursos de repaso para sus alumnos sobre tránsito aéreo y peso y balanceo, recordándoles también la responsabilidad Jurídica que asume un piloto al transportar pasajeros en la aeronave que comanda

4.3 A la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DAG)

Remitir las presentes actuaciones a los efectos de tomar conocimiento de los daños de la aeronave.

4.4 A la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas:

Remitir las presentes actuaciones a los efectos de tomar conocimiento.

Buenos Aires, de junio de 2002

Inv. Operativo
Sup. III Carlos Urbanec

Inv. Técnico
S.P. Pedro Bertacco



Nestor Oscar Pelliza
Director de Investigaciones