

C.E. N° 2.510.165 (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 de tipo judicial 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 las leyes vigentes.



INFORME FINAL

Accidente ocurrido en: el Aeródromo Reconquista

Fecha: 16 NOV 01

Hora Local: 17:09

Aeronave: Beechcraft Baron B-55

Matrícula LV-MBB

Piloto: Piloto Comercial de Primera

Propietario: Obra Social para el Personal de la Industria Aceitera y Afines (OSPJA)

1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS.

1.1 Reseña del vuelo.

El piloto y los pasajeros de la aeronave LV-MBB, el 16 NOV 01 despegaron por la mañana de Don Torcuato con destino a Rosario. Por la tarde despegaron desde Rosario con destino a Reconquista, el vuelo de 2.3 hs transcurrió sin novedad.

Al llegar a Reconquista el piloto procedió a descender para realizar el aterrizaje sobre la pista 20. El aterrizaje fue normal y en la carrera de detención se rebatió el tren

ocasionando el accidente porque el piloto accionó el comando a la posición arriba, en lugar de retraer flaps. 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	2	-

1.3. Daños sufridos por la aeronave

Leves. Ambas hélices dobladas, ambos flaps doblados, capots inferiores doblados, abolladura en el borde de ataque del plano derecho y abolladuras menores de la parte inferior del fuselaje

1.4 Otros daños

La aeronave en su deslizamiento con el tren de aterrizaje rebatido, embistió con el borde de ataque del plano derecho una baliza lumínica, arrancándola de su alojamiento.

1.5. Información sobre el personal

Piloto Comercial de Primera Clase N° 55.358; 28 años de edad; Aptitud Psicofisiológica vence el 23 ABR 02; Experiencia total de vuelo: 2075.6 hs; últimos 30 días: 19.1 hs; últimas 24 hs: 2.3 hs; en el tipo de avión: 26.7 hs. Tiempo de descanso desde el último vuelo: una semana.

1.6. Información sobre la aeronave

Tipo: avión; Marca Beechcraft; Modelo: Baron B-55; N° de serie TC-2066, Matrícula: LV-MBB.

Propietario: Obra Social para el Personal de la Industria Aceitera y Afines.

Certificado de aeronavegabilidad: Standard – Normal, vence: 30 ABR 02

Tren de aterrizaje: triciclo – retráctil

Hélice: Marca Hartzell; Modelo BHC-C2YF-2CHUF; N° de serie AN-3450 y AN-3502; N° de palas: dos, metálicas.

Motor: Marca Continental; Modelo IO-470-L; N° de serie: 465145 y 465152; Potencia: 260 HP. Sin novedades.

1.7. Información Meteorológica

Datos registrados por la estación meteorológica Reconquista AERO al instante de ocurrido el accidente:

Viento: 170°/06 Kts.
Visibilidad: 15 Km.
Fenomenos Significativos: Ninguno
Nubosidad: 1/8 Ci
Temperatura 24.8 °C
Temperatura Punto Rocio: 13.1 °C
Presion: 1016.2 hPa
Humedad Relativa: 48 %

1.8. Ayudas a la navegación

El aeródromo Reconquista cuenta con VOR y baliza interna, ambas en servicio. La aeronave posee en su instrumental de a bordo, VOR, ILS, ADF y GPS, todos en servicio.

1.9 Comunicaciones

Las comunicaciones fueron normales para el tipo de operación que se realizaba. Se obtuvo transcripción de la cinta magnetofónica de las comunicaciones entre la Torre Reconquista y el piloto de la aeronave LV-MBB.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

Ubicación: 7 Km al sur de Reconquista; coordenadas geográficas: 29° 12' 54'' S – 59° 41' 45'' W; altura sobre el nivel del mar: 49 metros; longitud y orientación de pista: 1283 m x 34 m – 02/20; superficie de hormigón.

1.11 Registradores de vuelo

No posee.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

Durante la carrera de aterrizaje, el tren de aterrizaje se rebatió. Las hélices tomaron contacto con la superficie de la pista y el avión continuó desplazándose hacia la derecha. Antes de traspasar el borde de la pista, embistió un artefacto de balizamiento y se detuvo finalmente en la franja de seguridad de la pista. No hubo dispersión de restos.

1.13 Información Médica y Patológica

No existen antecedentes médicos o patológicos que hayan influido en el presente accidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

Los arneses de seguridad sujetaron al piloto y pasajeros y ninguno sufrió lesiones.

1.16 Ensayos e Investigaciones

El taller Aero Baires recuperó la aeronave seis días después. Se colocó el avión sobre gatos y se comprobó el normal funcionamiento del tren de aterrizaje. No se remitió material al laboratorio.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

La organización propietaria de la aeronave no posee disposiciones orgánicas ni directivas especiales para la operación de la misma.

1.18 Información adicional

1.18.1 Opinión de los Asesores

1.18.1.1 El Asesor Técnico informa que no existen factores causales relacionados con su asesoría.

1.18.1.2 El Asesor en Tránsito Aéreo expresa: De las comunicaciones extraídas de las cintas grabadas se comprueba que el piloto utiliza una fraseología “sui generis” apartada de la reglamentaria. Omite unidades de medida, pospone su identificación en lugar de anteponerla o la abrevia mencionando la última letra de la matrícula etc., peligrosa modalidad que puede inducir a confusión y resultar motivo de un accidente.

1.18.1.3 El Asesor en Medicina Aeronáutica opina: Lo investigado no permite determinar la causa del “acto fallido” cometido por este piloto al accionar una palanca inadecuada que por diseño se encuentra a suficiente distancia de la correcta (flaps y tren) para impedir el error. El “acto fallido” se comete cuando el foco de la atención se encuentra ocupado por algún tipo de presión emocional sea esta positiva o negativa (alegría o depresión), en su testimonio, el piloto niega estar sometido a ninguna presión (¿sabe reconocer si ello es así?)

1.18.1.4 El Asesor Operativo expresa: El avión tiene una microllave que desconecta la palanca de accionamiento del tren de aterrizaje cuando el avión está en tierra con los amortiguadores contraídos. Funcionando todo el sistema normalmente, para que se pueda retraer el tren, el avión debe estar en el aire, o si se ha apoyado sobre las ruedas, antes que los amortiguadores se compriman para que se abra la microllave de seguridad. Este piloto tiene una costumbre peligrosa que consiste en “entrar flaps” antes que el avión esté seguro en el suelo. En este caso ese procedimiento erróneo y peligroso fue el origen del accidente ya que por ese procedimiento, el no realizar la maniobra en el momento que corresponde, accionándolo prematuramente, (sea el tren o flap) sin el avión asentado en tierra, ocurre el accidente. El piloto debe esforzarse en practicar el procedimiento normal siguiendo la lista de procedimientos.

1.18.1.5 La Asesoría Jurídica opina que de la investigación técnica realizada surge que el piloto, con su costumbre manifiesta de entrar flaps anticipadamente, está propenso a cometer errores insalvables, lo que denota la falta de hábito de uso de la LCP, evidenciando ello un incumplimiento del Art. 84 del Código Aeronáutico debiendo dar lugar a una recomendación de seguridad al piloto a fin de prevenir que se registren hechos futuros de similar tenor.

2. ANÁLISIS:

El piloto asumió que cometió un error en la operación de la palanca del tren de aterrizaje, porque la confundió con la de flaps. En consecuencia replegó el tren de aterrizaje, en lugar de retraer los flaps.

Esta última acción es una costumbre del piloto, quién reconoció que es un mal hábito retraer los flaps inmediatamente después del contacto de la aeronave con la superficie, antes que se asiente efectivamente y sea accionada la microllave que impide la retracción del tren de aterrizaje en tierra.

3 Conclusiones

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto estaba habilitado para realizar la operación. Su aptitud psicofisiológica estaba vigente.

3.1.2 El mantenimiento de la aeronave se realizaba de acuerdo al programa aprobado. La certificación anual de aeronavegabilidad estaba vigente.

3.1.3 No se detectaron fallas técnicas.

3.1.4 El piloto confundió la palanca de accionamiento del tren de aterrizaje con la llave de los flaps, habiendo accionado dicha palanca en forma apresurada.

3.1.5 No se establecieron antecedentes patológicos o médicos que hayan influido en el accidente.

3.2 Causa:

Impacto de la aeronave contra el terreno durante la carrera de aterrizaje debido a retracción del tren de aterrizaje, por un erróneo accionamiento del comando.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Al piloto de la aeronave:

Utilizar la LCP para realizar las operaciones y acciones en el momento oportuno. Utilizar para las comunicaciones la fraseología normalizada.

4.2 Al Jefe de Aeródromo Reconquista

Instruir a los Controladores de Tránsito Aéreo para que apliquen y requieran a los pilotos el uso de la fraseología normalizada.

Buenos Aires, de junio de 2002

Investigador Operativo

Investigador Técnico

Director de Investigaciones

