

C.E. N° 2.510.177 (F.A.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 CÓDIGO AERONÁUTICO (Ley 17.285), esta investigación tiene un carácter estrictamente técnico, no generando las conclusiones, presunción de culpas o responsabilidades administrativas 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 las leyes vigentes.

INFORME FINAL

Lugar: Aeroclub Brandsen (Provincia de Buenos Aires).

Fecha: 16- Dic-2001

Hora: 18:00 HOA .

Aeronave: Piper PA-A-38-112.

Matrícula LV-MRE.

Piloto: Piloto Privado de Avión Legajo N° 60.009.

Propietario: Aeroclub Río de “ La Plata”

Nota: HOA Corresponde Huso horario (-3)

1. Información sobre los hechos.

1.1 Reseña del vuelo.

El Piloto había despegado desde el “Aeródromo Ezpeleta“ de la localidad de Berazategui, Provincia de Buenos Aires en práctica de vuelo de navegación, con destino al aeroclub “Coronel Brandsen”, sito en la localidad homónima de la Provincia de Buenos Aires. y regresó a Ezpeleta.

El vuelo había transcurrido sin novedad, y llegado a destino se dispuso a aterrizar utilizando la pista 19. Ya en final y próximo al toque, impactó con la puntera del ala izquierda, un rollo de pasto que se encontraba afuera de la pista sobre el margen izquierdo de la misma.. Como consecuencia del impacto, el avión rotó a la izquierda y se desplazó de costado, sobre su lado derecho en el sentido de aterrizaje.

Se produjeron daños de importancia en el avión. El tripulante resultó ileso. Operación realizada de día.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3. Daños sufridos por la aeronave

Célula: Abolladura de puntera plano izquierdo. Larguero principal doblado hacia atrás; Pata derecha desprendida totalmente. Superficies móviles de plano izquierdo destruidas. Plegado del revestimiento del fuselaje próximo a empenaje.

Motor:

Sin daño

Hélice: .

Una pala doblada hacia atrás.

1.4 Otros daños

No hubieron otros daños.

1.5 Información sobre el personal

- 1.5.1 El Piloto, de 39 años de edad posee la Licencia de Piloto Privado de Avión N° 60.009; La aptitud psicofisiológico estaba vigente hasta el 21/NOV/2.002.

Experiencia de vuelo:

Total de horas de vuelo: 140,0 hs.
En los últimos 90 días: 6,7 hs.
En los últimos 30 días: 2,8 hs.
El día del accidente: 0,3 hs.
En el tipo de avión accidentado: 33,0. hs.

1.6 Información sobre la aeronave:

La aeronave contaba al momento del accidente con la documentación habilitante y de mantenimiento en vigencia.

De la investigación no surgen deficiencias que hayan influido en el accidente.

Tipo de combustible utilizados :100 LL

Tipo: Avión Marca: Piper Modelo: PA-A-38-“112”

Matrícula: LV-MRE N° de serie AR-38-78A0624

Fecha de fabricación: - - - Tipo de inspección: Periódica

Horas: T.G 5.108.2 Horas: D.U.R : 150.1

Certificado de aeronavegabilidad : Standard. Fecha de vencimiento de habilitación anual: JUN-02

Fecha de liberación: 04-ENE-02

Motor: Lycoming Modelo:0-235.12 C Serie N°L-21549-15 Potencia:112 HP

Tipo de inspección: Periódica Horas T.G. :2525.8 Horas D.U.R.:152.6

Hélice: Marca. Sensenich Modelo: 72-CK-0-56 Serie N° K-3331

Tipo de Inspección: Periódica N° de palas: 2

Tren de aterrizaje: Triciclo- Fijo

1.6.1 Peso y Centrado:

Peso máximo de Despegue	757,5 Kg
Peso vacío	531,0 Kg
Carga útil autorizada	226,5 Kg
97 lts. de combustible	70 Kg.
Piloto	63 Kg
Pasajeros	00 Kg
Otros	00 Kg
Carga útil total	130 Kg
DIFERENCIA	-96 Kg (en menos).
Autonomía	04:00 Hs.
Consumo horario	25.00 Lts. / h.

1.6.2 El centro de gravedad se encontraba dentro de la envolvente.

1.7. Información Meteorológica

De acuerdo a lo informado por el Servicio Meteorológico Nacional, los datos extraídos del mapa sinóptico de superficie de 21:00 UTC Registraba: Viento: Variable 3 KT., Visibilidad: 10 KM, Fenómenos Significativos: Ninguno, Nubosidad: 1/8 Cu 600/1.000.-1/ 8 Ci, Temperatura: 25,0°C, Temperatura Punto de Rocío: 18,0 °C, Presión: 1010.0 hPa, Humedad Relativa: 65%.

1.8. Ayudas a la navegación:

NDB; GPS.-

1.9 Comunicaciones:

No se realizaron comunicaciones – Aeródromo no controlado.

1.10 Información sobre el lugar del accidente:

El accidente ocurrió en el Aeródromo habilitado de la localidad de Coronel Brandsen- Provincia de Buenos Aires.

1.10.1 Ubicación: 5 Km. al W de la localidad mencionada.

1.10.2 Coordenadas geográficas 35° 11S. – 58° 17W.

1.10.3 Elevación: 16 mts.

1.10.4 Superficie: Tierra

1.10.5 Longitud 780 x 18 m..

1.10.6 Orientación: 01/19.

1.11 Registradores de vuelo:

No posee y no es requerido para este tipo de avión

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

La pista de aterrizaje del Aeroclub Coronel Brandsen está preparada para aeronaves de pequeño porte.

Las autoridades del Aeroclub realizaron tareas de mantenimiento en la pista cortando el pasto, y el corte obtenido fue dispuesto en “rollos” como es de estilo en estos casos, y los mismos quedaron en el margen izquierdo de la pista 19. Uno de ellos fue impactado por el plano izquierdo de la aeronave al intentar el aterrizaje. Posteriormente la aeronave pierde la pata derecha tras el derrape. No hubo dispersión de restos.

1.13 Información Médica y Patológica:

El tripulante tenía la habilitación psicofisiológica vigente. No hay antecedentes de enfermedades que pudieran haber influido en su desempeño como piloto al momento del accidente. Manifestó no estar medicado.

1.14 Incendio:

No hubo incendio.

1.15 Equipos de seguridad y supervivencia:

La cabina no se deformó; los arneses no se cortaron y las tomas correspondientes a éstos no se desprendieron. El piloto salió por sus propios medios.

1.16 Ensayos e investigaciones:

Se examinó toda la documentación exigida por autoridad aeronáutica con que cuenta el avión sin revelar anomalía alguna.

Se inspeccionaron los cables de comando por continuidad. Específicamente la libertad de movimientos de las superficies de comando en relación con los comandos de cabina. Sin novedad

Se inspeccionó el sistema de combustible, estado y condición no presentando novedades.

Se inspeccionó todo el sistema de encendido. Sin hallar novedades.

1.17 Información orgánica y de dirección:

La aeronave es de propiedad del Aeroclub Río de la Plata, que opera en el aeródromo Ezpeleta. Provincia de Buenos Aires.

1.18 Información Adicional

1.18.1 Opinión de los Asesores

1.18.1.1. Los Asesores Técnico, de Tránsito Aéreo y Jurídico coinciden en opinar que el accidente no presenta factores relacionados con sus áreas de asesoramiento.

1.18.1.2. El Asesor en Medicina Aeronáutica expresa que la falla de comportamiento humano se encuentra en el piloto, técnica deficiente que se puede atribuir a su escasa experiencia.

1.18.1.3. El Asesor Operativo pone de manifiesto los errores del piloto y de los responsables de la pista por los obstáculos en la franja de seguridad.

2. ANÁLISIS

El impacto con el rollo de pasto que se encontraba al borde de la pista, ocurrió antes del toque del avión en tierra. Si bien el rollo estaba al borde del costado izquierdo de la pista, el toque se produjo por haber intentado aterrizar a la izquierda del centro de la pista por haber efectuado una deficiente aproximación.

La investigación no revela fallas en el material, ni en el plan de mantenimiento

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto posee la Licencia de Piloto Privado de Avión. Su experiencia era escasa-

3.1.2 La aeronave tenía su certificación de aeronavegabilidad en vigencia

3.1.2 El mantenimiento del grupo motopropulsor se ajustaba a los programas determinados por el fabricante.

3.1.3 El peso y centrado de la aeronave estaba dentro de los límites que establece el manual de operaciones de la misma.

3.1.4 La pista presentaba obstáculos, rollos de pasto en la franja de seguridad muy próximos al borde de pista

3.1.5 Como factor meteorológico, el viento no influyó en el accidente.

3.1.6 De lo investigado no surge evidencia alguna atribuible a fallas técnicas.

3.1.7 El vuelo estaba autorizado por las autoridades del Aeroclub “Río de la Plata”.

3.2 Causa

Impacto del extremo del plano izquierdo contra un rollo de pasto ubicado en el borde de pista, durante la aproximación final de aterrizaje y posterior arrastre de la aeronave sobre su costado derecho, provocando daños en la misma, debido a un incorrecto enfrentamiento final por parte del piloto. Fue factor contribuyente la inadecuada ubicación del rollo de pasto.

4. RECOMENDACIONES:

4.1 A las autoridades del Aeroclub “Coronel. Brandsen”

Mantener despejado de obstáculos la zona próxima al borde la pista, respetando las franjas de seguridad.

4.2 Al piloto de la aeronave

El enfrentamiento de la pista durante el aterrizaje se debe realizar sobre el eje central de la misma

Buenos Aires, de junio de 2002

