

JIAAC | INVESTIGACIÓN PARA LA SEGURIDAD AÉREA

INFORME PROVISIONAL

Matrícula: LV-CDG

CAT.: ARC- Contacto anormal con la pista

FECHA: 16/10/2016

LUGAR: Aeródromo El Palomar, provincia de Buenos Aires

HORA: 16:30 UTC

AERONAVE: Cessna C-150 L



INDICE:

ADVERTENCIA.....	2
Nota de introducción	3
SINOPSIS	4
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....	5
1.1 Reseña del vuelo.....	5
1.2 Lesiones al personal.....	5
1.3 Daños en la aeronave.....	5
1.4 Otros daños	6
1.5 Información sobre el personal.....	6
1.6 Información sobre la aeronave	6
1.7 Información meteorológica	8
1.8 Ayudas a la navegación.....	8
1.9 Comunicaciones	8
1.10 Información sobre el lugar del accidente	8
1.11 Registradores de vuelo.....	9
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.....	9
1.13 Información médica y patológica	9
1.14 Incendio.....	9
1.15 Supervivencia.....	9
1.16 Ensayos e investigaciones	9
1.17 Información orgánica y de dirección	10
1.18 Información adicional.....	10
1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces	10
2. ANALISIS	10
3. CONCLUSIONES.....	10

ADVERTENCIA

Este informe refleja las conclusiones y recomendaciones de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) con relación a los hechos y circunstancias en que se produjo el accidente objeto de la investigación.

De conformidad con el Anexo 13 (Investigación de accidentes e incidentes) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ratificado por Ley 13.891, y con el Artículo 185 del Código Aeronáutico (Ley 17.285), la investigación del accidente tiene un carácter estrictamente técnico, y las conclusiones no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

La investigación ha sido efectuada con el único y fundamental objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo estipula el Anexo 13.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan investigaciones paralelas de índole administrativa o judicial que pudieran ser iniciadas en relación al accidente.

Nota de introducción

La Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) ha adoptado el método sistémico como pauta para el análisis de accidentes e incidentes.

El método ha sido validado y difundido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y ampliamente adoptado por organismos líderes en la investigación de accidentes a nivel internacional.

Las premisas centrales del método sistémico de investigación de accidentes son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea y/o las fallas técnicas del equipamiento son denominados **factores desencadenantes o inmediatos** del evento. Constituyen el punto de partida de la investigación, y son analizados con referencia a las defensas del sistema aeronáutico así como a otros factores, en muchos casos alejados en tiempo y espacio, del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- Las **defensas** del sistema aeronáutico detectan, contienen y ayudan a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea y las fallas técnicas. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, reglamentos (incluyendo procedimientos) y entrenamiento. Cuando las defensas funcionan, interrumpen la secuencia causal. Cuando las defensas no funcionan, contribuyen a la secuencia causal del accidente.
- Finalmente, los factores en muchos casos alejados en el tiempo y el espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento son denominados **factores sistémicos**. Son los que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea y/o la ocurrencia de fallas técnicas, y explicar las fallas en las defensas. Están vinculados estrechamente a elementos tales como, por ejemplo, el contexto de la operación; las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

La investigación que se detalla en el siguiente informe se basa en el método sistémico, y tiene el objetivo de identificar los factores desencadenantes, las fallas de las defensas y los factores sistémicos subyacentes al accidente, con la finalidad de formular recomendaciones sobre acciones viables, prácticas y efectivas que contribuyan a la gestión de la seguridad operacional.

Expte. N° 0470357/16

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Aeródromo, Primera Brigada Aérea “El Palomar”, Provincia de Buenos Aires.

FECHA: 16 de octubre de 2016

HORA¹: 16:30 UTC

AERONAVE: Avión

PILOTO: Licencia de Piloto Comercial de Avión

MARCA: Cessna

PROPIETARIO: Avinet S.A

MODELO: C 150 L

MATRÍCULA: LV-CDG

SINOPSIS

Este informe detalla los hechos y circunstancias en torno al accidente experimentado por la aeronave Cessna C-150 L matrícula LV-CDG, el 16 de octubre de 2016, a las 16:30h (UTC), en el aeródromo de El Palomar, provincia de Buenos Aires.

El informe presenta cuestiones relacionadas con la operación de la aeronave

¹ Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC) que para el lugar y fecha del accidente corresponde al huso horario – 3.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El día 16 de octubre de 2016 el piloto de la aeronave LV-CDG, despegó del aeródromo de Morón a las 16:10 horas con destino al aeródromo de “El Palomar” con la intención de realizar entrenamiento de toque y motor. En la aproximación a la pista 16, en el momento que realizaba el aterrizaje, el avión se desestabilizó e impactó fuertemente contra la pista.

El piloto no sufrió lesiones e intervino el servicio de emergencias y extinción de incendios del aeródromo para contener la emergencia.



Figura 1. Imagen de la aeronave LV-CDG.

1.2 Lesiones al personal

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

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 **Célula:** daños de importancia.

1.3.2 **Motor:** daños de importancia.

1.3.3 **Hélice:** daños de importancia.

1.4 Otros daños

No hubo.

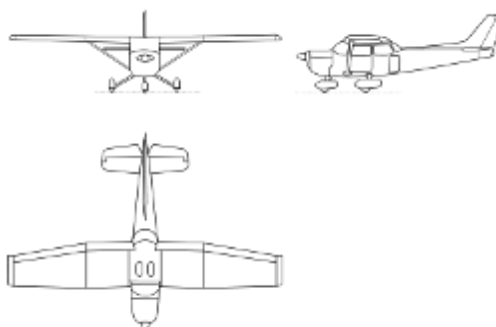
1.5 Información sobre el personal.

Piloto	
Sexo	Masculino
Edad	33 años
Nacionalidad	Argentina
Licencias	Piloto comercial de avión
Habilitaciones	Vuelo Nocturno Vuelo por Instrumentos Monomotores terrestres
CMA	Clase: 1 Válido hasta: 30/06/2017

La experiencia de vuelo, expresada en horas, era:

Total de vuelo	282 h
En los últimos 90 días	3.8 h
En los últimos 30 días	1.7 h
El día del accidente	0.5 h
En el tipo de avión accidentado	282 h

1.6 Información sobre la aeronave



Perfil de la aeronave

AERONAVE	
Marca	Cessna
Modelo	C 150 L
Categoría	Alas fijas
Subcategoría	Avión
Año de fabricación	1971
Nº de serie	15072501

Horas totales(TG)		9075
Horas desde la última recorrida general (DURG)		-----
Horas desde la última inspección (DUI)		26:00
Certificado de matrícula	Propietario	Avinet S.A
	Fecha de expedición	22/02/2010
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	Estándar
	Categoría	Normal
	Fecha de emisión	04/03/2010
Peso máx. de despegue/aterrizaje		726 Kg

MOTOR	
Marca	Continental
Modelo	0-200-A
Potencia	100 HP
Nº de serie	213214-70A
Horas totales (TG)	9276
Horas desde la última recorrida general (DURG)	1740
Horas desde la última inspección (DUI)	26:00
Habilitado hasta	9119 h TG

HELICE	
Marca	Mc.Cauley
Modelo	1A101/HCM6948
Nº de serie	G 4805
Horas totales (TG)	S/A
Horas desde la última recorrida general (DURG)	598
Horas desde la última inspección (DUI)	26:00
Habilitado hasta	--

El cálculo de los pesos de la aeronave al momento del accidente fueron los siguientes:

Vacío	503 kg
Combustible (60 Lts x 0,72)	43 kg
Piloto	70 kg
Acompañantes	-
Varios	-
Total, al momento del accidente	616 kg
Máximo de Aterrizaje (PMA)	726 kg
Peso máximo de Despegue	726 kg
Diferencia	110 kg en menos respecto al PMA

1.7 Información meteorológica

Viento	320 / 05 kt
Visibilidad	9 km
Fenómenos significativos	Bruma
Nubosidad	4/8 SC 600 m
Temperatura	26.1° C
Temperatura punto de rocío	19.2° C
Presión al nivel medio del mar	1003.3 hPa
Humedad relativa	64 %

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

Se realizaron comunicaciones entre la aeronave y la torre de vuelo del Aeródromo “El Palomar” en la frecuencia 120.30 Khz sin novedad. No se pudo obtener la grabación de torre por problemas técnicos en el equipo.

1.10 Información sobre el lugar del accidente



Ubicación	Primera Brigada Aérea “El Palomar”, provincia de Buenos Aires
Coordenadas	34° 36' 36" S – 58° 36' 01" W
Superficie	Hormigón
Dimensiones	2110 x 50
Orientación magnética	34 / 16
Elevación	18 m sobre el nivel medio del mar / 59 ft

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

No hubo dispersión de restos.

1.13 Información médica y patológica

Se solicitó al Departamento Evaluación Médica de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), el informe de antecedentes médicos de piloto, confirmando de este modo que su CMA se encontraba vigente.

1.14 Incendio

No hubo vestigio de incendio en vuelo o después del impacto.

1.15 Supervivencia

El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios, resultando ileso. Los anclajes de los asientos y cinturones de seguridad soportaron los esfuerzos a los que fueron sometidos.

1.16 Ensayos e investigaciones

Se analizaron los tiempos de respuesta de socorro y salvamento una vez ocurrido el accidente.

Tras la entrevista del piloto, el informe escrito de la torre y el informe de bomberos se pudo deducir que no concuerdan los tiempos y se observó una demora en la asistencia al accidente.

Según la entrevista realizada al piloto, este manifestó que la demora en llegar de los bomberos y la ambulancia fue de 10 minutos, la torre por su parte dijo que ellos avisaron a los mismos en forma inmediata y los bomberos en su informe dicen que estuvieron en el lugar a los 3 minutos de ser notificados. No se pudo relevar información documental para corroborar los respectivos testimonios dado que no se pudo acceder a la grabación de la torre producto de un desperfecto técnico en el equipo, tal cual lo manifestó el personal de plan de vuelo en la nota entregada a este organismo de investigación en donde manifiestan la falla del equipo de grabación de la torre de vuelo.

Si se puede decir que el tiempo transcurrido desde el accidente hasta la llegada de los servicios fue excesivo dado que el piloto, que abandonó por sus medios el avión, se dirigió luego caminando a la oficina de plan de vuelo y la misma se encuentra a 1250 metros del lugar del accidente, trayecto este que es imposible de recorrer en un breve lapso.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es de propiedad de Avinet S.A y es operada por la Escuela de vuelo Fly Tango, quien posee además otras tres aeronaves de iguales características afectadas a la instrucción de vuelo de alumnos y pilotos.

1.18 Información adicional

No se formula.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

Se utilizaron las de rutina.

2. ANALISIS

Se encuentra en realización el análisis del suceso.

3. CONCLUSIONES

Se encuentra en espera de la finalización del análisis.

BUENOS AIRES, 07 de mayo de 2018.-