

C.E.N° 5.405.512 (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 sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (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, 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: el Aeropuerto Internacional Resistencia

Fecha: 5 de Febrero de 1997

Hora Local: 05:10 Hs. Local

Aeronave: Swearingen SA-26T, Metro IIB

Matrícula: LV-RZB

Piloto: Comercial 1° Clase de Avión N° 2505

Propietario: CORONAIRE S.A.

1.1. Reseña del vuelo:

La aeronave LV-RZB, realiza un vuelo no regular de transporte de carga (correo) entre los aeropuertos de Ezeiza SAEZ, Buenos Aires y Resistencia SARE, Chaco. El vuelo se realizó en forma normal, como así también la aproximación por instrumentos al aeropuerto de Resistencia dadas las condiciones meteorológicas que así lo indicaban. Realiza la aproximación por instrumentos a la pista 21 utilizando la carta IAC N° 3, al llegar a los límites de decisión no ve la pista y realiza un escape, sigue y le comunica al operador de torre que realiza una circulación visual. Al efectuar el aterrizaje experimenta un desvío del eje de pista yéndose hacia a la izquierda de su trayectoria e impacta una de las palas de la hélice del motor izquierdo contra una tulipa del balizamiento nocturno.

1.2. Lesiones a personas:

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves	--	--	--
Ilesos	2	--	--

1.3. Daños sufridos a la aeronave:

Menores por la rotura de una pala de la hélice izquierda.

1.4. Otros daños:

Una baliza nocturna de pista.

1.5. Información sobre la tripulación:

Piloto de 33 años de edad, posee la Licencia de Comercial de 1º Clase de Avión N° 2505; su Aptitud Psicofisiológica estaba en vigencia, vencía el 11 MAR 97..  
Experiencia total de vuelo: 3210 hs  
En los últimos 30 días: 25 hs.  
En las últimas 24 hs: 02:30 hs  
En el tipo de aeronave accidentada: 50 hs.  
Tiempo de descanso desde el último vuelo: 24 horas

1.6. Información sobre la aeronave:

Tipo: Avión; Marca: Swearingen; Modelo: SA-26T (Metro IIB); N° de serie: T26-143; Matrícula: LV-RZB; Propietario: Coronaire S.A.;  
Certificado de Aeronavegabilidad: Standard Permanente,  
Categoría: Normal / Restringido; con vencimiento el Agosto de 1997, se retira.  
Fue Liberado el 5 de Febrero de 1997.  
Tren de aterrizaje: Triciclo-retráctil.  
Hélices: Marca Hartzell; Modelo: HC-B3TN-5E; N° de serie: BV2953 y BV327.  
Motor: Marca Garret; Modelo: TPE 331-1-1516; N° de serie: P91080C y P91184C

1.7. Información meteorológica:

El informe suministrado por el SMN del día 11 de abril del año 1997 fue elaborado en base a los datos proporcionados por la Estación Meteorológica RESISTENCIA al instante de ocurrido el accidente. La observación meteorológica de las 05:00 horas local del aeropuerto Resistencia reportaba: viento de los 140° intensidad 13 nudos, visibilidad

2000 metros, tormenta con lluvia moderada, 6 / 8 de St a 1500 pies, 1/8 de CB a 4000 pies, 8/8 de NS a 5.000 pies; temperatura 23°, punto de rocío 22°; presión 1010.0 hPa. Humedad 95%

1.8. Ayudas a la navegación:

La aeronave se encontraba equipada con los instrumentos necesarios y habilitantes para operar en las condiciones existentes en Resistencia VOR, ILS, ADF, RMI Y DME. El aeropuerto de Resistencia cuenta con VOR, ILS, DME y NDB, todos operables al ocurrir el hecho. La aproximación al aterrizaje se realizó mediante la IAC N° 3.

1.9. Comunicaciones:

Las comunicaciones con la Torre de Control del aeropuerto Resistencia fueron normales en toda su fase de aproximación y aterrizaje.

1.10. Información sobre el aeródromo:

Ubicación: 5 km al SW; Coordenadas Geográficas: 272716S 590332W; Altura sobre el nivel del mar: 53 metros; Longitud y Orientación de pista: 2770 x 45 03/21; Superficie de asfalto.

1.11. Registradores de vuelo y/o voces:

No posee

1.12. Información sobre los restos y el choque:

El choque se produce con una de las palas de la hélice izquierda contra una baliza nocturna de la pista, rompiéndose la punta de la pala y la baliza. No hubo dispersión de restos de la aeronave a excepción del pedazo de pala que quedó a unos 20 metros del lugar de impacto sobre la pista.

1.13. Información médica y patológica:

No aplicable, la tripulación no sufrió daños.

1.14. Incendio:

No se produjo

1.15. Supervivencia:

La tripulación abandonó la aeronave por sus propios medios, ésta solo sufrió daños en una hélice

1.16. Ensayos e investigaciones:

Se verificó la rueda de proa, su accionar desde su comando estando en buen estado y funcionando sin inconvenientes libre de obstrucciones, la cubierta se encontraba bien inflada y en buen estado. Las ruedas del tren de aterrizaje principal se encontraban infladas correctamente y en buen estado poseyendo las canaletas 4 milímetros de profundidad. Revisadas las ruedas del tren principal no se encontraron rastros de posible hidroplaneo. También se verificó la franja de seguridad de la pista en la que en ninguna parte aledaña no se encontraron huellas de que la aeronave se hubiera salido de la pista siempre se mantuvo dentro de la misma.

1.17. Información adicional:

El Operador de Torre de Control, S.Aux. José Manuel BULACIO, posee la licencia de Controlador de Tránsito Aéreo, con habilitación en Control de Aeródromo, Control de Aproximación (Aeropuerto Internacional Resistencia), N° 1180; Aptitud Psicofisiológica en vigencia válida hasta el 1 de Junio de 1997, no se retiró.

2. Análisis y Conclusiones

2.1 Factores Operativos

Las declaraciones del piloto y del copiloto son coincidentes, ambos no manifiestan contradicciones en cuanto a que el trabajo de equipo en cabina fue prolijo, el piloto en sus declaraciones relata que la aeronave le gana a la izquierda yendo a impactar contra la baliza.

Las condiciones meteorológicas y la categoría del aeropuerto Resistencia, se encontraba en condiciones para vuelos instrumentales. Al momento del accidente llovía con moderada intensidad y el viento no era de una intensidad suficiente como para que afectase la trayectoria de la misma.

Si bien la situación meteorológica reinante permitía aproximar por instrumentos, las condiciones en que se encontraba la pista eran críticas debido a la lluvia en el momento del aterrizaje.

Es posible que al aterrizar la aeronave haya realizado el contacto con el terreno en forma cruzada debido al viento y a una posible corrección excesiva de la deriva (pista 21, viento de los 140°) durante el toque, lo que provocó que este contacto, no haya sido en el eje de la pista sino un poco hacia a la izquierda, quedando más cerca del borde de pista del lado izquierdo, y debido a la cantidad de agua acumulada sobre la misma el piloto no pudo corregir a tiempo la trayectoria, desviándose con la aeronave hacia las balizas de ese sector.

### 3.1 CONCLUSIONES:

- El piloto se encontraba debidamente certificado y calificado para el tipo de operación que realizaba, como así también el tripulante que oficiaba de copiloto, ya que esta aeronave está certificada para un solo piloto.
- La aeronave se encontraba mantenida de acuerdo a su documentación de conformidad a las reglamentaciones vigentes.
- Las radioayudas del aeropuerto Resistencia para la IAC N° 3, se encontraban todas en servicio.
- La aeronave se encontraba dentro de los límites permisibles de Peso y Balanceo.
- No se encontraron indicios de que el avión haya experimentado hidroplaneo.

### 3.2 CAUSA:

Choque de la hélice contra una baliza lateral de la pista principal, durante la carrera de aterrizaje, por el desvío de la aeronave en su trayectoria sobre el eje de pista, debido a una posible sobre corrección en la deriva por parte del piloto.

**Factores contribuyentes:** Pista mojada y viento cruzado del sector izquierdo 12 kts.

### 4. RECOMENDACIONES:

#### 4.1 Al Propietario de la Aeronave:

Mantener un correcto adiestramiento del plantel de pilotos afectados a sus aeronaves realizando un control exhaustivo de la calidad de los mismos a través de instructores de vuelo de la empresa.

#### 4.2 Al piloto de la aeronave:

Realizar prácticas de aterrizaje, con viento cruzado con instructor y si es factible utilizando diferentes condiciones del tiempo, para evitar repeticiones del presente suceso.

Buenos Aires, de Septiembre de 2000

Inv. Operativo: Univ II Gerardo BROGLIO

Redacción del Informe Final: Vcom Miguel Alejandro FILIPANICS

Jefe Dto. Inv. de Campo

V.B.