

C.E.N° 5.420.678 (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 / incidente 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 (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:

Lugar: AC Ranchos – Pcia. de Buenos Aires  
Fecha: 05-Dic-97 Hora Local: 13:20 hs  
Aeronave: Avión  
Marca: Cessna 152 II  
Matrícula: LV-ONO  
Piloto: Instructor de Vuelo N° 54.099  
Propietario: Import SA

1. Información sobre los hechos.
- 1.1 Reseña del vuelo.

Un piloto privado; recibiendo instrucción de vuelo en compañía de un Instructor de Vuelo de Avión, luego de una corta estadía en ese AC, habían iniciado la carrera de despegue. Era esta la segunda oportunidad que habían tratado de despegar, la primera fue abortada

por notar que la aeronave era “frenada” por el estado del terreno. En la segunda y habiendo usado la cabecera opuesta a la de la primera la aeronave no alcanzó a despegar, superando los límites perimetrales del AD, cayendo a una hondonada. El accidente ocurrió de día en condiciones meteorológicas de vuelo visual; ambos tripulantes resultaron ilesos.

1.2 Lesiones a personas

<u>Lesiones</u>	<u>Tripulación</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>Otros</u>
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	2	-	-

1.3. Daños sufridos por la aeronave

Fuselaje de importancia, ala izquierda, motor y hélice de importancia.

1.4 Otros daños

Se produjo la rotura de parte del alambrado y postes que delimitan el AD.

1.5 Información sobre el personal

Ambos tripulantes de la aeronave se encontraban debidamente autorizados a realizar el vuelo. En el caso del Instructor de Vuelo tenía experiencia suficiente para impartir instrucción de vuelo. El otro ocupante si bien era Piloto Privado de Avión, estaba siendo adiestrado por el primero, a fin de mejorar su eficiencia en lo referido a comunicaciones dentro de la TMA Baires.

1.6 Información sobre la aeronave

- 1.6.1 Aeronave marca Cessna, modelo 152 II, monomotor, ala alta de construcción metálica. Matrícula LV-ONO, N/S 84053, poseía Certificado de Aeronavegabilidad Categoría Standard, con fecha de vencimiento el 03-97.
- 1.6.2 Motor de cilindros opuestos, de 115 HP de potencia, marca Lycoming, modelo O-235-L2C; N/S L20528-15. Se le practicaba inspección de tipo periódica; teniendo al momento del accidente un TG de 6174 hs y un DUR de 335.
- 1.6.3 Hélice bipala metálica de paso fijo, marca Mc Cauley, modelo TCM 6958, N/S R775443. Al momento del accidente poseía un DUR de 335 hs y un DUI de 100 hs.
- 1.6.4 Tren de aterrizaje triciclo fijo.
- 1.6.5 El peso en el momento del accidente no influyó en el suceso y se encontraba dentro de los límites permitidos por el fabricante, y era inferior al Peso Máximo de Despegue.

1.7. Información Meteorológica

Según las testimonios recogidos en la oportunidad y lo informado por el Servicio Meteorológico Nacional, en el momento del accidente las condiciones meteorológicas en el lugar eran las siguientes:

Viento: Calmo  
Visibilidad: 10 Km  
Fenómenos significativos: Ninguno  
Nubosidad: 1/8 C 1000 mts  
Temperatura: 24 °C  
Temperatura punto de rocío: 13.5 °C  
Presión: 1010 hPa  
Humedad relativa: 52 %

1.8. Ayudas a la navegación

No son de aplicación en el presente suceso.

1.9. Comunicaciones

No son de aplicación en el presente suceso.

1.10. Información sobre el lugar del aeródromo:

El AC Ranchos se encontraba clausurado por la Dirección de Tránsito Aéreo. El mismo se encontraba en las siguientes coordenadas: 35° 30´ S – 58° 21´ W; no se habían colocado en la pista, las señales reglamentarias para alertar sobre esa situación.

1.11. Registradores de vuelo

Esta aeronave no posee equipos Registradores de vuelo.

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

La aeronave durante la carrera de despegue impacta un alambrado perimetral. No se produjo dispersión de restos.

1.13. Información Médica y Patológica

Ambos ocupantes resultaron ilesos y se encontraban debidamente habilitados por el gabinete psicofisiológico.

1.14. Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

Los cinturones de seguridad, los de cintura, tanto como los de pecho fueron utilizados y resultaron efectivos en el suceso.

1.16 Ensayos e investigaciones

Se practicaron las de rutina sobre el material y la documentación

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave estaba afectada a una Escuela de Vuelo basada en el AD Don Torcuato – Buenos Aires.

1.18 Información Adicional

2. ANÁLISIS

La tripulación estaba efectuando un vuelo de instrucción, travesía diurna entre el AD Don Torcuato y el de la localidad de Ranchos, ambos ubicados en la Pcia. de Buenos Aires. Luego de un sobrevuelo sobre el último de los AD, este clausurado desde hacía larga data, decide aterrizar. El mismo se realizó sin inconvenientes, aunque reconocieron que la pista muy pesada debido a la altura que alcanzaban los pastos. Nadie se hizo presente en el lugar, por lo que luego de una corta estadía deciden regresar al AD de partida.

A bordo llevaban suficiente combustible como para la finalización del mismo. Con viento calmo y con total desconocimiento de que la pista se encontraba clausurada, iniciaron el rodaje a una de las cabeceras clausuradas. El viento era calmo. Ambos pudieron visualizar y hasta les llamó la atención el alto de los pastos que cubrían la pista. Luego de intentar el despegue por una de las cabeceras, debido al frenado de la aeronave y no encontrar la velocidad de despegue, deciden abortarlo e intentar un nuevo despegue por la cabecera opuesta. Luego de iniciar la maniobra ocurrió una repetición de lo sucedido en la anterior operación, alargándose la carrera de despegue superándose los límites de la cabecera opuesta impactando la aeronave contra el alambrado perimetral e introduciéndose luego en una zanja fuera del límite del aeródromo.

3. Conclusiones:

3.1 Hechos definidos:

3.1.1 Tanto el Instructor de Vuelo como el otro piloto se encontraban con sus licencias al día y debidamente autorizados por el propietario de la aeronave para realizar el vuelo.

- 3.1.2 La aeronave se encontraba habilitada, certificada y mantenida de acuerdo a las normas tanto del fabricante como las reglamentaciones del país.
- 3.1.3 El peso al momento del accidente era inferior al Peso Máximo de Despegue y el Centro de Gravedad estaba dentro de la envolvente.
- 3.1.4 La pista del AD Ranchos se encontraba clausurada desde hacía larga data, pero no tenía colocadas las marcaciones reglamentarias para esa situación.
- 3.1.5 No se pudo encontrar documentación escrita al respecto y la tripulación no fue informada en el AD de partida, ni por las diferentes Dependencias de Control de Tránsito Aéreo con las que estuvo en comunicación la aeronave.
- 3.1.6 Los pastos y pequeños arbustos que cubrían la pista eran de regular tamaño.
- 3.1.7 El Instructor de Vuelo, pudo evaluar en una primera oportunidad que la velocidad de la aeronave no se incrementaba de la manera que debería haber sido necesaria para poder efectuar la rotación y el despegue por lo que decidió abortar e iniciar un nuevo despegue. En este segundo intento tampoco logró su objetivo.
- 3.1.8 Las condiciones meteorológicas no tuvieron influencia en el presente accidente.

3.2 Causa:

Durante la carrera de despegue impacto de la aeronave contra un alabrado perimetral, por inadecuado uso de los mandos por parte del piloto

Factores contribuyentes:

- Pista: Clausurada y pastos que no permitían una operación segura.
- Piloto Instructor: Errónea decisión al tratar de iniciar un despegue en una pista clausurada y que a la vista tenía pastos notoriamente altos.
- Falta de información por parte de los servicios de Tránsito Aéreo intervinientes.

4. RECOMENDACIONES

- 4.1 A los pilotos involucrados, tener en cuenta las fallas que surgen de la causa y sus factores contribuyentes.
- 4.2 Al Aeroclub Ranchos, tener en cuenta que es responsabilidad de esa institución, cada vez que la pista se encuentre inhabilitada, colocar las marcaciones reglamentarias, equis blancas, que adviertan de esa condición a los pilotos en vuelo que puedan decidir utilizarla.

- 4.3 Al Aeródromo Don Torcuato (Jefatura). Insistir sobre el personal de ARO-AIS, en la necesidad de poner en conocimiento de los pilotos, las limitaciones de habilitación de los lugares previstos como sus destinos. Para ello la oficina debería tener disponible para su consulta, un listado de los aeródromos que tengan pistas en esas condiciones.

Buenos Aires, de abril del 2001

Inv. Operativo: Univ. I Carlos Sorini  
Inv. Técnico: SP Pedro Bertacco  
Modificaciones Finales: PCS I Néstor O. Pelliza

