

C.E.N° 5.423.769 (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

Lugar: Aeroclub Sunchales – Pcia. de Santa Fe

Fecha: 17 febrero de 1998

Hora Local: 16:15 HOA

Aeronave: Avión

Marca: Piper PA-42 Cheyenne

Matrícula LV-WGX

Piloto: Piloto Comercial de Avión N° 4635

Propietario: Sancor Coop. Unida Limitada

1. Información sobre los hechos.

1.1 Reseña del vuelo.

El piloto en compañía de otros ocupantes, iniciaba un vuelo con destino al Aeropuerto de Don Torcuato en la Pcia. de Buenos Aires una línea de inestabilidad asociada a un frente frío había afectado la zona, durante la noche y parte de ese día, dejando la pista semi – anegada.

La aeronave inició la carrera de despegue desde la RWY 10 y aproximadamente 400 mts de la misma, esfuerzo a hundirse suavemente, tocando ambas hélices en el suelo, la aeronave quedó detenida luego de que el piloto abortara el despegue. El accidente ocurrió de día por la tarde.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3. Daños sufridos por la aeronave

Los daños sufridos por la aeronave fueron célula sin daños, hélices y motores menores. No hubo otros daños.

1.4 Otros daños

No se produjeron.

1.5 Información sobre el personal

El piloto al mando era poseedor de la licencia de Piloto Comercial de Avión N° 4.635 y tenía vasta experiencia de vuelo.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Aeronave marca Piper, modelo PA-42, matrícula LV-WXG, N/S 42-8001044, posee Certificado de Aeronavegabilidad categoría Standard, con fecha de vencimiento 22/08/98. Tipo de inspección: Periódica. La aeronave fue liberada el 18/02/98.

1.6.2 Motores: Ambos marca Pratt & Whitney, modelo PT6-A-41, se les cumplían inspecciones periódicas. N°1 SN PCE85151 y el N° 2 PCE 85153.

1.6.3 Hélices: Ambas marca Hartzell, tripala metálicas de paso variable, modelo HC-B3TN-3K, se les practicaban inspecciones periódicas. N°1 S/N 13644 y N° 2 S/N 13652.

1.6.4 Tren de aterrizaje: triciclo retráctil.

1.6.5 El combustible utilizado era JP-1.

1.6.6 El peso en el momento del accidente se encontraban dentro de los valores de la envolvente.

1.7. Información Meteorológica

Según el Servicio Meteorológico Nacional en el lugar y en el momento del accidente las condiciones meteorológicas eran:

Viento: Sur. Aprox. 15 Kt.

Visibilidad: 7 Km.

Fenómenos significativos: Tormenta con lluvia

Nubosidad: 4/8 ST 300 mts / 6/8 NS 1000 mts / 2/8 CB 1200 mts

Temperatura: 22°C

Temperatura punto de rocío: 21°C

Presión: 1005.3 hPa

Humedad relativa: 95 %.

Este informe fue producido por el Servicio Meteorológico Nacional el día 10 de mayo de 1998 a solicitud de la JIAAC, fueron obtenidos de datos de registros horarios de las Estaciones Meteorológicas Ceres Aero y Sauce Viejo, interpolados a la hora y lugar del accidente y vistos los mapas sinópticos de superficie de 18:00 y 21:00 UTC

1.8. Ayudas a la navegación

No son de aplicación.

1.9. Comunicaciones

No son de aplicación en el presente suceso.

1.10. Información de aeródromo:

El accidente ocurrió en el AC Sunchales – Pcia. de Santa Fe, ubicado en las siguientes coordenadas: 30° 57' S – 61° 32' W.

1.11. Registradores de vuelo

Este tipo de aeronave no posee.

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

No se produjo por el tipo de suceso ningún tipo de dispersión de restos.

1.13. Información Médica y Patológica

Ambos ocupantes resultaron ilesos y el piloto se encontraba debidamente habilitado.

1.14. Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

No es de aplicación.

1.16 Ensayos e investigaciones

No fueron necesarios

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era propiedad de la Empresa Sancor Cooperativa de Seguros Unida Limitada y contaba con su seguro de la misma Empresa

1.18 Información adicional

No se formulan

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se utilizaron las de rutina.

2. ANÁLISIS

El piloto había sido notificado por el responsable del área de vuelo de la Empresa que debía realizar un vuelo de traslado desde el AC Sunchales – Pcia. de Santa Fe – al AD Don Torcuato situado en la Pcia. de Buenos Aires. Durante toda la noche y parte del día la zona de la Pcia. de Santa Fe había sido afectada por una línea de inestabilidad asociada a un frente de tormenta (frente frío), el que había producido fuertes lluvias, provocando en partes el anegamiento de la pista que es de tierra abierta de césped. El piloto, previo a la iniciación del vuelo, realizó un recorrido de la pista para efectuar una visualización de la misma y así poder determinar su operabilidad.

Luego de recorrer aproximadamente un 60 % de la misma consideró la factibilidad de una operación segura, por lo que luego de los chequeos correspondientes inició la carrera de despegue desde la cabecera de RWY 10, que es de 950 mts de largo. Sin problemas se inició dicha maniobra notando luego de recorrer unos 350 / 400 mts, que la aeronave se le empezaba a hundir suavemente en el terreno decidiendo abortar la misma, quedando la aeronave detenida previa a haber contactado sus hélices con el terreno a aproximadamente unos 500 mts desde que inició la carrera.

3. Conclusiones:

3.1 Hechos definidos:

3.1.1 El piloto se encontraba debidamente habilitado y contaba con la experiencia suficiente para realizar el vuelo.

3.1.2 La aeronave se encontraba con su Certificado de Aeronavegabilidad al día y debidamente mantenida.

- 3.1.3 EL peso de la aeronave era inferior al Peso Máximo de Despegue y el Centro de Gravedad se encontraba dentro de los límites de la envolvente.
- 3.1.4 Un frente de tormenta había afectado la zona.
- 3.1.5 La pista era de tierra cubierta de césped.
- 3.1.6 La pista en parte se encontraba anegada por charcos de agua que no eran fácilmente de visualizarse.
- 3.1.7 El piloto realizó una verificación visual de la pista previa a la iniciación de la carrera del despegue, considerando que la misma se encontraba operable.
- 3.1.8 La verificación visual por parte del piloto para determinar la utilización de la pista, había sido realizada en un 60 % de su recorrido total.

3.2 Causa:

Durante la carrera de despegue toque de ambas hélices en el terreno, al hundirse la aeronave en la pista.

3.2.1 Factores contribuyentes

Pista en partes anegadas por charcos producidos por lluvia.

Piloto al mando: Deficiente verificación del estado de la pista en todo su recorrido previo a la iniciación del vuelo.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Al piloto al mando:

Recomendar al piloto, que de ocurrir tipo similar de fenómeno meteorológico, verifique en todo el recorrido, las condiciones de la pista.

4.2 A la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas:

Remitir copia de la presente disposición a sus efectos.

Buenos Aires de marzo del 2001

Investigador Operativo: Univ.I Carlos Sorini
Investigador Técnico: PCS II Julio Troiani