

C.E.N° 5.443.235 (F.A.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 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 (Convenio por la Ley 13.891) y en el Artículo 185 del CODIGO AERONAUTICO (Ley 17.285), esta investigación tiene el carácter estrictamente técnico, sin estar orientada a la declaración o limitación de derechos, ni de responsabilidades personales o pecuniarias.

La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y 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.

PROYECTO DE INFORME FINAL

Accidente ocurrido en: General Pacheco – Provincia de Buenos Aires

Fecha: 12 de Diciembre de 1998

Hora Local: 17:30

Aeronave: Cessna 150 Matrícula: LV-LFL

Piloto: TLA N° 2117

Propietario: AERO-KERN S.A.C.I.I y F.

Colisionó con:

Aeronave: Cessna 152 II Matrícula LV-MZC

Piloto: Comercial de 1ra. Clase N° 55862

Propietario: AERO-KERN S.A.C.I.I. y F.

1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS.

1.1 Reseña del vuelo.

El Cessna 152 II, matrícula LV-MZC despegó de Don Torcuato a las 17:21 H.O.A., con un pasajero ocupando el asiento delantero izquierdo y el instructor, licencia N° 55.862 en el puesto derecho. Hizo viraje reglamentario y se dirigió a su lugar de trabajo, con 1000 pies de altitud.

El Cessna 150 matrícula LV-LFL piloteado por el instructor Licencia N° 1609 acompañado por un pasajero en el asiento derecho, despegó de Don Torcuato a las 17:27 hs. realizo viraje a la izquierda y con 700 pies de altitud se dirigió a su lugar de trabajo. Luego comenzó un ascenso y colisionó con el LV-MZC en proximidades de General Pacheco, aproximadamente a las 17:40 hs. Este último se precipitó a tierra resultando destruido y sus ocupantes con lesiones de consideración. El LV-LFL con daños de importancia alcanzo la pista de San Fernando, con su tripulantes ilesos.

El LV-LFL cumplía un vuelo de entrenamiento y el LV-MZC, realizaba un vuelo para interesar a su pasajero en la realización del curso de piloto, ambos para la Escuela de Pilotaje Kern.

1.2 Lesiones a personas:

LV-MZC

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

LV-LFL

<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

LV - LFL - Hélice: destruida, Motor N° 1: daños de importancia; Mecanismo de mando de motor: daños leves; Ala derecha: daños leves.

LV-MZC - Destruida.

1.4 Otros daños

No hubo otros daños.

1.5. Información sobre el personal

LV-MZC

El instructor en los mandos, de 22 años de edad, tenía licencia de piloto Comercial de Ira. Clase N° 55.862, además de instructor de vuelo N° 55.862, estaba habilitado para vuelos por instrumentos y nocturno en aeronaves mono y multimotores hasta 5.700 kg. su examen psicofisiológico estaba vigente hasta el 13 de febrero de 1999.

Tenía un total de horas de vuelo de	1761.9 hs.
En los últimos 90 días	165.9 hs.
En los últimos 30 días	34.9 hs.
En este tipo de aeronave	288.7 hs.

LV-LFL

El instructor de en los mandos, de 49 años de edad, tenía licencia de piloto de Transporte Línea Aérea N° 2117, además de instructor de vuelo N° 1.609, estaba habilitado para vuelos nocturno, vuelo por instrumentos, aviones monomotores y multimotores terrestres 5.700 kg., además LR 24/25, lr 31/35/36; RVOZ; B-737; Copiloto S330. Su examen psicofisiológico estaba vigente hasta el 28 de septiembre de 1999.

Experiencia en vuelo:

Tenia un total de horas de vuelo de	9.261.9
En los últimos 90 días	160.0
En los últimos 30 días	40.0
En este tipo de aeronave	400.0

1.6. Información sobre la aeronave

El Cessna 150 matrícula LV-LFL, serie n° A-1501014, es un monomotor de ala alta con tren fijo. Dispone de un tanque de combustible de 26 US GAL, y usa nafta de aviación de 100/130 octanos. Fabricado el 1° de enero de 1973. Disponía de un Certificado de Aeronavegabilidad normal, con un TG de 10.014 hs. y D.U.R. de 723 hs. y vencía el 30 de noviembre de 1999. El motor, un Continental 0-200^a de 100 HP serie N° 255951, tenía un TG 5269 hs. y DUR 173 hs. La hélice marca Mc Cauley, modelo 1 A 101 HCM, serie G8578, inspección Periódica, horas DUR 476 y de 2 palas.

Peso y balanceo:

98 litros de combustible	71 kg.
Piloto/Tripulación	90 kg.
Pasajeros	57 kg.
Otros	-
CARGA UTIL TOTAL	218 kg.

Carga útil autorizada	681 kg.
Diferencia	-15 kg.
Autonomía	4:30 hs.
Consumo horario	20 lts.

El Cessna 152 II, matrícula LV-MZC, serie n° 83728, es un monomotor de ala alta con tren fijo. Dispone de un tanque de combustible de 26 US GAL, y usa nafta de aviación de 100/130 octanos. Fabricado el 1° de enero de 1979. Disponía de un Certificado de Aeronavegabilidad normal, con un TG de 4822 hs. y D.U.R. de 992 hs. y vencía el 30 de marzo de 1999. El motor, un Lycoming 0-235-L2C de 110 HP serie N° L-17242-15, tenía un TG 5787 hs. y DUR 1006 hs. La hélice marca Mc Cauley, modelo 1ª.103 TCM, serie MA-006, inspección Periódica, horas DUR 992 y de 2 palas.

Peso y balanceo:

98 litros de combustible	71 kg.	
Piloto/Tripulación	80 kg.	
Pasajeros	90 kg.	
Otros	-	-
CARGA UTIL TOTAL	241 kg.	
Carga útil autorizada	758 kg.	
Diferencia	- 11kg.	
Autonomía	4:30 hs.	4:30
Consumo horario	22 lts.	22

1.7. Información Meteorológica

Según el SMN las condiciones en el lugar y en el momento del accidente eran: 090°/15 Kt – 10 Km. – Sin fenómenos significativos – 3 AC AS – 26°C – 19°,4 C – 1011,3 Hpa – HR 65%.

1.8. Ayuda a la navegación

No relacionadas con este accidente.

1.9. Comunicaciones

Ambos aviones se comunicaron con TWR Don Torcuato 118.7 Mh. y el LV-LFL también con TWR San Fernando en 120.7 Mh.

1.10. Información sobre el lugar del accidente

El accidente se produjo a 1000 pies de altura en proximidades de General Pacheco, e un punto situado sobre el radial 360 y a 3 NM del Aeropuerto Internacional de Don Torcuato.

El LV-MZC descendió en un punto a 34° 29'S y 58° 37'W, en un terreno rural e irregular con piedras grandes, sus restos no se dispersaron.
El LV-LFL alcanzó el aeródromo de San Fernando, sin otra novedad.

1.11 Equipos registradores de datos de vuelo y voces en cabina

No poseían debido al tipo de aeronaves.

1.12 Información sobre los restos de la a/n y el impacto

La aeronave LV-MZC, tocó el terreno con la rueda de nariz y posteriormente con puntera plano izquierdo. No hubo dispersión de restos.

La aeronave LV-LFL, consiguió realizar un aterrizaje de emergencia en el Aeropuerto Internacional San Fernando, sin novedad.

1.13 Información Médica y Patológica

No se formulan.

1.14 Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

El piloto y el pasajero del LV-LFL tenían sus correajes de sujeción colocados, los cuales actuaron adecuadamente y no se cortaron, abandonando la aeronave por sus propios medios.

El piloto y el pasajero del LV-MZC al llegar al lugar la patrulla de socorro, tenían sus correajes de sujeción colocados, los cuales actuaron adecuadamente.

1.16 Ensayos e Investigaciones

No se realizaron.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

Por Disposición N° 110/96 de la Dirección de Fomento y Habilitación, dependiente del Comando de Regiones Aéreas, se habilita a la Escuela de vuelo AERO KERN S.A., con domicilio en el Aeropuerto Internacional Don Torcuato. Para realizar su actividad cuenta en la actualidad con once (11) aeronaves: 1 Piper PA-11; 3 Piper PA-28; 3 Piper PA-38; 1 Cessna 150; 2 Cessna 152 y 1 Cessna 182. El personal afectado a la escuela es de 6 Instructores de vuelo, para un total de 100 alumnos pilotos.

1.18 Información adicional

No se formula.

1.18.1 Opinión de los Asesores

1.19 Técnicas de nuevas investigaciones útiles o eficaces

No se realizaron.

2. ANALISIS

El Cessna 152 LV-MZC despegó de Don Torcuato a las 17:21 hs. Por pista 16 realizando circuito de salida normal, con viraje a la izquierda rodeando la pista en ascenso. En el tramo paralelo a pista alcanzó 700 pies y siempre ascendiendo realizó otro viraje a la izquierda en dirección volando paralelo a la Ruta Panamericana y alcanzando la altitud de 1000 pies que mantuvo en el recorrido. Sobrepasado el eje imaginario de la pista efectuó viraje a la derecha en dirección a General Pacheco, con rumbo aproximado 360°.

Posterior a este despegue, decoló otra aeronave y con turno 3 despegó el Cessna 150 LV-LFL por pista 16 a las 17:27 hs. La TWR le autoriza: "FOXTROT LIMA INGRESA DETRÁS DE CHARLIE Y DESPEGA CON TRANSITO A LA VISTA"

Realiza un viraje a la izquierda en circuito corto, cruza el eje de la pista y luego vuela paralelo a la misma alcanzando 700 pies, alejándose en dirección a su zona de trabajo Poco después inicia un ascenso pronunciado y próximo a los 1000 pies, volando casi en la misma dirección que el Cessna 152, el LV-LFL colisiona con el LV-MZC. Con la hélice, el LFL le corta la cubierta de la rueda izquierda al LV-MZC, produciendo desplazamiento relativo entre ambas máquinas. El LV-LFL rozó con el extardós de sus alas el empenaje del LV-MZC, deteriorando la superficie de comando. El piloto de éste último avión, en base a una evaluación de los daños decide hacer un aterrizaje de emergencia en el lugar y el LFL se dirige a aterrizar a San Fernando, llegando sin novedad. Los dos ocupantes resultaron ilesos. La máquina que efectuó el aterrizaje forzado, lo hizo sobre terreno irregular. El piloto y pasajero resultaron con heridas de consideración y el material aéreo destruido.

3. Conclusiones

3.1 Hechos definidos

El abordaje sobre la localidad de Gral. Pacheco, se produjo al no observar el piloto de la aeronave Cessna 150, matrícula LV-LFL antes de iniciar un ascenso prolongado,

la posición de la aeronave Cessna 152 II matrícula LV-MZC.

- 3.2 CAUSA: Durante dos vuelos de demostración, mientras ambas aeronaves se dirigían al sector de vuelo, colisión del LV-LFL con el LV-MZC por no mantener el primero al segundo a la vista en condiciones de vuelo visual, originando el aterrizaje de emergencia del MZC, su destrucción y heridas graves a sus tripulantes.

Factores Contribuyentes:

- Falta de asignación por parte de la Escuela (Propietaria de las aeronaves), de sectores dentro de la misma zona de trabajo, para los diferentes temas a desarrollar por cada avión en particular (Bautismo, Adiestramiento, Escuela, etc.).

- LV-LFL (Cessna 150). No hacer uso de su equipo VHF para verificar la Posición de la otra aeronave que se dirigía a su misma zona de trabajo, considerando que el mismo había modificado su circuito, circulando por otro, no convencional y de utilización normal por los instructores y pilotos de la Escuela de Pilotaje KERN, propietario de las aeronaves en cuestión

4. RECOMENDACIONES

4.1 A AERO-KERN, propietario de las aeronaves.

Se sugiere recomendar a la Escuela de Vuelo Aero-Kern, instruir a sus pilotos con la debida anticipación los temas a desarrollar por cada una de sus aeronaves, fijando prioridades y asignando sectores dentro de la misma zona de trabajo, teniendo en cuenta para ello, las distintas tareas requeridas o asignadas por/para cada uno de sus tripulantes.

Buenos Aires, de marzo de 1999

Investigador Operativo: SUP.II MARCELINO G. SEIJO

Investigador Técnico: S.P. PEDRO BERTACCO

