

C.E.N° 5.444.373 (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: Estancia La Igualdad – Ranchos – Pcia. de Buenos Aires

Fecha: 27-Dic-98

Hora Local: 18:30 HOA

Aeronave: Cessna 170

Matrícula LV-FEH

Piloto: Piloto Comercial de Avión N° 55.871

Propietario: Scilirone Jorge

1. Información sobre los hechos.

1.1 Reseña del vuelo.

El piloto despegó de la pista de la “Estancia La Igualdad” aproximadamente a las 18:00 hs, con destino al Aeródromo Morón – Pcia. de Buenos Aires, lugar donde había llegado previamente en horas de la mañana. La meteorología en la zona había desmejorado en horas de la tarde. Después de volar algunos minutos, el piloto decidió regresar a la Estancia La Igualdad. En final de pista observó que el viento se había incrementado y estaba cruzado a la dirección de la pista, con ráfagas. Al no considerar seguro el aterrizaje, dio motor tras un primer intento de aterrizaje y

y después de tomar altura, efectúa una aproximación más controlada en altura y velocidad, al sobrevolar la pista le resulta imposible realizar el aterrizaje dado las ráfagas fuertes existentes en ese momento, por lo tanto el piloto da motor, intentando tomar altura, pero una ráfaga descendente hace que la aeronave impacte con la pata de tren de aterrizaje derecha, contra una tranquera de madera existente en la cabecera opuesta, desprendiendo dicha pata, el piloto reduce inmediatamente la potencia, aterrizando en un campo frente a la trayectoria de vuelo, tocando con la pata de tren principal izquierdo, realizando un giro de 180° quedando detenida en el lugar.

1.2 Lesiones a personas

<u>Lesiones</u>	<u>Tripulación</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>Otros</u>
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	1	3	-

1.3. Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Célula: Daños menores en el cajón del fuselaje y timón de profundidad del lado derecho, daños de importancia en el plano derecho y el tren principal de aterrizaje derecho.

1.3.2 Motor: Sin daños

1.3.3 Hélice: con daños menores

1.4 Otros daños

Rotura de una tranquera y alambrado perimetral de un campo lindero.

1.5 Información sobre el personal

El piloto de 39 años de edad posee licencia de Piloto Comercial de Avión N° 55.871, su aptitud psicofisiológica tenía vigencia hasta el 09-02-99.

Experiencia de vuelo: Total de horas 570.0 y en el tipo de avión 500 hs.

1.6 Información sobre la aeronave

Datos generales: La aeronave es un Cessna C-170, número de serie N° 19.659 matrícula LV-FEH, Certificado de Aeronavegabilidad Standard con vencimiento octubre 1999. Equipada con un motor Continental N° 5379 –DO2- modelo 145-2. Certificado 337 con fecha 03-10-98 vence 31-10-99, figura inspección de 100 hs para rehabilitación anual.

1.7. Información Meteorológica

El Servicio Meteorológico Nacional suministró los siguientes datos:

Viento calmo, Visibilidad 15 Km, Nubosidad 1/8 CU 900 m, 7/8 Ac Sc, Temperatura 32.1°C, Temperatura Punto de Rocío 20.9°C, Presión 1004.2 hPa, Humedad Relativa 52%.

1.8. Ayudas a la navegación

Estos sistemas no se utilizaron por ser vuelo visual.

1.9 Comunicaciones

Se comunicó con EZE

1.10 Información sobre el lugar del aeródromo:

1.10.1 Ubicación: Ranchos, 10 Km al NE de la ciudad.

1.10.2 Categoría: Privado de uso público.

1.10.3 Pistas: 14/32 de 700 x 30 (tierra)

1.11 Registradores de vuelo

Esta aeronave no cuenta con dichos registradores.

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

No hubo dispersión de restos, la pata del tren de aterrizaje al impactar con la tranquera se desprende quedando en el lugar y la aeronave queda a unos 150 mts de la tranquera, dejando marcas en el suelo, resultando con daños en su estructura.

1.13 Información Médica y Patológica

De lo investigado no surgen antecedentes médicos de los tripulantes que influyan en el accidente

1.14 Incendio

No hubo incendio.

1.15 Supervivencia

El piloto y los pasajeros abandonaron la aeronave por sus propios medios.

1.16 Ensayos e investigaciones

En el lugar del accidente se controlaron los comandos de vuelo, sistemas de freno, y el motor de la aeronave, encontrándose sin novedad.

1.17 Información orgánica y de dirección

Si bien el informe meteorológico, no da fenómenos significativos en el lugar y hora del accidente, tanto la declaración de uno de los pasajeros, como la declaración del propietario del campo, coincide en que las condiciones del tiempo en el lugar eran: viento fuerte arrachado, lluvia y granizo; dado el tipo de nubes, la temperatura, el punto de rocío, y la baja presión, es de suponer que el desmejoramiento del tiempo en el lugar era real.

1.18 Información adicional

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

No se formulan.

2. ANÁLISIS

Según su declaración, el piloto decoló aproximadamente a las 18:00 hs, desde Estancia La Igualdad, con destino al Aeródromo de Morón (Pcia. de Buenos Aires); durante el vuelo, sintoniza la emisora EZE, a través de la cual se entera que el tiempo estaba desmejorando: por lo que decide ingresar a Ranchos.

Ya sobre vertical Estancia La Igualdad, percibe que sobre la pista las condiciones son: viento cruzado 90°, y bastante arrachado.

Hace un primer intento de aterrizaje, que no logra concretar, por lo que practica un escape.

Durante el segundo intento (malogrado), vuelve a dar escape; pero ya sobre la cabecera opuesta, es tomado por una ráfaga descendente que le hace perder altura: por lo que la pata derecha choca contra una tranquera, desprendiéndose, mientras la cola se engancha en el alambrado.

El piloto despliega “full flaps” y aterriza en el campo lindero a la pista (sobre la prolongación de esta), impactando contra el suelo y dando un medio trompo.

3. Conclusiones:

3.1 Hechos definidos:

3.1.1 Al decolar, el piloto no contaba con información meteorológica.

3.1.2 Ya en vuelo, enterado por EZE de que el tiempo estaba desmejorando, decide volver a su punto de partida (QRF).

3.1.3 Arribado sobre la pista, las condiciones meteorológicas le impiden aterrizar por dos veces.

3.1.4 Por efecto de una ráfaga descendente, la aeronave impacta contra una tranquera.

3.1.5 Ya en emergencia, el piloto decide aterrizar a su frente, en un campo lindero.

3.1.6 La aeronave resulta con daños leves.

3.1.7 El piloto y los pasajeros, sin lesiones.

3.1.8 El piloto poseía licencia habilitante y habilitación psicofisiológica vigente.

3.1.9 La aeronave estaba habilitada, y su mantenimiento se realizó de acuerdo a normas establecidas.

3.2 Causa:

El fuerte viento arrachado le impide aterrizar por dos veces; durante el segundo escape, es tomado por una ráfaga descendente que hace que la pata izquierda del tren principal impacte contra una tranquera.

4. RECOMENDACIONES

- 4.1 Antes de decolar, es recomendable que el piloto agote las medidas para tomar conocimiento de los pronareas (seguramente la estancia contaba con teléfono); ya que, una vez en vuelo, es mucho más difícil decidir si continuar o volver.

Buenos Aires, de junio del 2000

Inv. Operativo y Proyecto de Informe Final: Univ I José Pagliano
Inv. Técnico: SP Rodolfo Godoy

