

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 con sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (Ratificado por Ley 13.891) y 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: Aeródromo General (Provincia de La Pampa)

30 de diciembre de 1998

Hora: 19:00 local

Aeronave: Cessna

Modelo: C-180 A

Matrícula:LV- JZE

Piloto: Privado de Avión N° 21.064

Propietario: Jorge Hugo Corbella y Hebe Mabel Ruiz de Corbella.

1 Información sobre los hechos

1.1 Reseña del Vuelo:

Durante el tramo final de la carrera de aterrizaje luego de haber efectuado un vuelo de entrenamiento y cuando la aeronave ya había recorrido unos 150 mts desde el momento del toque, la misma realiza un brusco viraje hacia la izquierda, se sale de la pista e impacta contra unos montículos de tierra que se encontraban al costado de la misma, el avión comienza a oscilar sobre el eje longitudinal provocando que la puntera del ala derecha y la hélice toquen el terreno posteriormente la aeronave gira 180° y queda detenida.

Lesiones a las personas

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

1.3 Daños sufridos por la aeronave

Rotura de la puntera del ala derecha, daños sufridos en el intradós e extradós.
Puntera de una de las palas de hélice con daños leves

1.4 Otros daños

No hubo

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 Designación : Piloto

El piloto de 61 años de edad era poseedor de la Licencia: Piloto Privado de Avión N^a 21.064, y estaba habilitado para vuelo VFR controlados, aviones monomotores terrestres hasta 5.700 kgrs. La habilitación psicofisiológica estaba vigente, teniendo como limitación , utilizar anteojos con la corrección óptica indicada, con vencimiento el 04- 8- 1999.

Experiencia de vuelo

Total:	522.3	horas.
Últimos 90 días:	7.1	horas.
Últimos 30 días	3.3	horas.
En el tipo de a/n accidentada	487.6	horas.

1.6 Información sobre la aeronave

La aeronave es un Cessna modelo C-180 A matrícula LV-JZE de propiedad de Jorge Hugo Corbella y Hebe Mabel Ruiz de Corbella. Habilitada por Certificado de Aeronavegabilidad Standard categoría normal con fecha de vencimiento el 06 de febrero del año 1.999 N^o de serie 32.803 Posee un TG de 3.238 horas de actividad y un DUR de 170.3 horas, con tipo de inspección periódica-

1.6.1 El motor Continental modelo O-470 K serie N^a 51536-6-K con una potencia de 230 HP tipo de inspección periódica, actividad TG 1.902.9 horas y DUR 269.5 Horas DUI 33.9 horas.

- 1.6.2 Hélice marca Hartzell Modelo HC-82 XF -1DB N^a de serie T 2050 Número de palas dos .Metálicas. paso variable. Sin datos de actividad.-
- 1.6.3 Tren de aterrizaje convencional fijo.
- 1.6.4 Peso y centrado . El peso y centrado estaba dentro de los parámetros y estipulados por Manual de Vuelo del Avión . Las condiciones de aeronavegabilidad (con respecto a viento o ráfaga) influyeron en el accidente. La masa y centro de gravedad no tuvo relación con el accidente.No se encontraron fallas de mantenimiento o fallas de material que hubieran contribuído al accidente.

Pesos:

300 litros de combustible	210 kgrs.
10 litros de aceite	9 "
Piloto	70 "
Pasajero	50 "
Otros	30 "
Carga útil total	369 "
Carga útil autorizada	417 "
Diferencia	148 " menos
Autonomía	6 horas
Consumo horario	50 litros

1.7 Información meteorológica

De acuerdo a lo informado por el Servicio Meteorológico Nacional, los datos obtenidos de los mapas sinópticos de superficie de 21:00 y 00:00 UTC interpolados a la hora del accidente y comparados con los registros horarios de la estación meteorológica Santa Rosa AERO, las condiciones meteorológicas eran Viento 160° ocho nudos visibilidad 30 kms. Fenómenos significativos: Ninguno Nubosidad 1/8 de altos cúmulos 3.600 metros Temperatura 31.2^aC Temperatura Punto de Rocío 6.0^aC Presión 1004.5 hPa Humedad Relativa 21%. .-

La componente de viento para el aterrizajes de acuerdo a los datos obtenidos era para esta circunstancia de los 90° 6,928 kts.

1.8 Ayudas para la navegación

Las ayudas radioeléctricas a la navegación aérea fueron utilizadas en ruta sin novedad. Las ayudas visuales en el momento del aterrizaje, fueron eficaces.

1.9 Comunicaciones

Se realizaron las comunicaciones correspondientes a las áreas de tránsito aéreo, sin novedad. Por medio telefónico al Aeropuerto de Santa Rosa (Provincia de la Pampa) se canceló el Plan de Vuelo y comunicó de la novedad del accidente, solicitando se informe a la JIAAC.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

El accidente ocurrió en el aeródromo de la localidad de General Acha (Provincia de La Pampa) habilitado.

Ubicación: 3 Kms S W de la localidad mencionada.

Coordenadas geográficas: 37ª 29´ S - 64ª 38´ W

Elevación 277 metros

Superficie: Asfalto

Longitud 900 metros 23 ms. de ancho

Orientación 04 / 22

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable a este tipo de aeronave

1.12 Información sobre los restos y el impacto

La aeronave aterrizó en una pista en servicio, de asfalto, ocurriendo un trompo sin que se produjeran desprendimientos de parte alguna de la aeronave. Los daños fueron leves en general.

1.13 Información médica y patológica

El tripulante tenía la habilitación psicofisiológica vigente. No registra antecedentes médico - patológicos que pudieran haber influido en el accidente.

1.14 Incendio

No hubo

1.15 Supervivencia

El tripulante y pasajero abandonaron la aeronave por sus propios medios. Los arneses no se cortaron, y las tomas correspondientes a estos no se desprendieron.

1.16 Ensayos e Investigaciones

No se llevaron a cabo ensayos. En cuanto a las investigaciones, estas se realizaron en el lugar del accidente, donde se controlaron los comandos de vuelo, sistemas de freno y el motor de la aeronave. No presentaron novedades.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

La aeronave es propiedad del piloto.

1.18 Información adicional

Opinión de los Asesores

Los asesores de Tránsito aéreo, Técnico y Jurídico no encuentran causales de sus respectivas competencias.

El Asesor de Medicina Aeronáutica menciona: De lo investigado surge como falla de performance humana probable, contribuyente a este accidente, cierta inexperiencia del piloto para operar en pistas con turbulencia.

2. ANALISIS

2.1 El piloto presentó el Plan de Vuelo VFR de Don Torcuato, (Provincia de Buenos Aires), a la localidad de Allen (Provincia del Neuquén) con un pasajero copropietario de la aeronave a bordo . Lateral Santa Rosa de la Pampa el piloto recibió información meteorológica de probable actividad convectiva en el área de Neuquén, por lo que decidió pernoctar en la localidad de General Acha (La Pampa). En el circuito de tránsito el piloto manifestó que existía turbulencia moderada / severa y que en el tramo final debió corregir la aeronave por las fuertes ráfagas a fin de poder posicionarse para el aterrizaje. Asegurada la cabecera, aplicó todo flaps, y procedió al toque. En carrera de aterrizaje, no pudo mantener el control longitudinal, por incidencia del viento. La aeronave efectuó un trompo cambiando de dirección ciento ochenta grados, maniobra que sobrepasó los límites de flexión de la pata derecha del tren principal, derrapando y tocando la superficie de la pista con la puntera de ala derecha, y parte derecha del plano horizontal de la cola, deformándose ambos elementos.

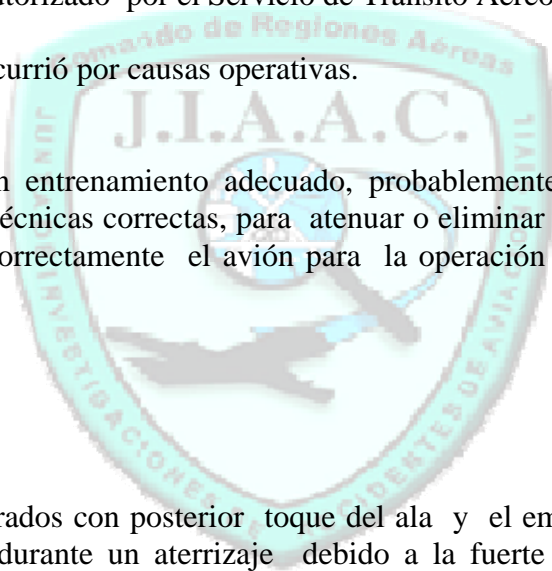
2.2 La decisión del piloto, de no avanzar hacia la zona de mal tiempo, fue prudente. Siguiendo la misma línea de prudencia, probablemente le hubiera convenido buscar un lugar de aterrizaje con viento mejor orientado con respecto a la pista y menor turbulencia, dado que el tipo de aeronave es muy sensible a la acción del viento de través.

El piloto tenía buena experiencia, en el tipo de aeronave, pero surge como más conveniente en aterrizajes con fuerte viento extender sólo parcialmente los flaps, por cuanto los hipersustentadores, llevan a que el avión, no se asiente lo suficiente dificultando su control. Se desconoce si, a pesar de las horas de vuelo en el tipo de avión, el piloto tenía experiencia en aterrizajes exigidos por la acción del viento con componentes laterales, como en el caso que se analiza y consecuentemente conocía las técnicas a utilizar y las había practicado con algún instructor de vuelo.

3 Conclusiones

3.1 Hechos definidos

- 3.1.1 El tripulante tenía su habilitación psicofisiológica vigente.
- 3.1.2 La aeronave tenía su certificación de aeronavegabilidad en vigencia.
- 3.1.3 El mantenimiento del grupo motopropulsor se ajustaba a los programas determinados por el fabricante. y no presentó en el mismo novedad alguna.
- 3.1.4 El peso y centrado de la aeronave estaba dentro de los límites que establece el manual de operaciones de la misma.
- 3.1.5 Las condiciones meteorológicas (viento arrachado y componente lateral) influyeron directamente en la operación del avión durante el aterrizaje antes de producirse el accidente.
- 3.1.6 La elección de la cabecera en uso, fue la correcta.
- 3.1.7 El vuelo fue autorizado por el Servicio de Tránsito Aéreo.
- 3.1.8 El accidente ocurrió por causas operativas.
- 3.1.9 La falta de un entrenamiento adecuado, probablemente hubiera posibilitado la aplicación de técnicas correctas, para atenuar o eliminar el efecto de la turbulencia , y configurar correctamente el avión para la operación en las condiciones que se presentaron.



3.2 Causa

Giro de 180 grados con posterior toque del ala y el empenaje horizontal derecho en el suelo, durante un aterrizaje debido a la fuerte acción del viento cruzado provocando la inclinación de la aeronave hacia el lateral derecho, al no ser corregida eficientemente por el piloto.

4. Recomendaciones

4.1. Al Piloto de la Aeronave.

Felicitarlo por la decisión de no continuar el vuelo hacia una zona de meteorología desfavorable, al no poseer habilitación y práctica de vuelo por instrumentos. Siendo el C-180, una magnífica aeronave, pero de características muy sensibles, a la acción de vientos laterales en despegues y aterrizajes, tratar de eliminar todas sus dudas respecto a configuraciones convenientes, técnicas adecuadas y práctica de las mismas, con algún instructor de experiencia en el tipo de aeronave.

Buenos Aires, de octubre del 2000

Investigador operativo : PCS III José ARCE

Investigador Técnico: S. P. Rodolfo E Godoy

Evaluación del informe final: PCI I Néstor O. Pelliza
Director de Investigaciones

V° B°

