

C.E.N° 5.456.758 (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 Ley 13.891) y 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.

INFORME FINAL

Accidente ocurrido en: Villa Regina – Provincia de Río Negro

Fecha: 22 de Julio de 1999

Hora Local: 18:15

Aeronave: PIPER PA-24 COMANCHE - Matrícula: LV-GSG

Piloto: Comercial N° 5.204 - Legajo: N° 26.292

Propietario: HANS CHRISTIAN MUNTWYLER

1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS.1.1 Reseña del vuelo.

La aeronave LV-GSG, despegó del Aeródromo Choele-Chuel, Provincia de Río Negro, con destino al Aeropuerto Neuquén, en vuelo de traslado, cuando se llevaban volados aproximadamente 30 minutos, el pasajero manifiesta sentir molestias estomacales y dado el lazo familiar (Hijo) que lo une con el piloto, manifiesta el deseo de continuar su viaje vía terrestre, por tal motivo, se decide aterrizar en el Aeródromo de Villa Regina (Río Negro), por ser el más cercano en ese momento del vuelo, a tal

fin, se comunica con la TWR NEU, cancelando su Plan de Vuelo original a ese aeropuerto, e informando su nueva escala de arribo.

Con el Aero Club a la vista, lugar donde ya había operado tiempo atrás, resuelve efectuar su aterrizaje utilizando la pista 26 del mismo, realizando un medio circuito de reconocimiento, con sol de frente, que no le permite visualizar la totalidad de la pista, la que se encontraba clausurada para toda operación y hasta nuevo aviso, por tareas de nivelación.

Al efectuar su aterrizaje largo, no advierte debido al sol de frente, la presencia de franjas profundas realizadas por las máquinas motoniveladoras sobre la pista, y con poca velocidad, introduce la rueda de nariz de su aeronave en una de ellas, rompiendo su mecanismo, y haciendo que se retrajera su tren principal, ocasionando que su fuselaje quede apoyado sobre la pista. Como consecuencia de ello, la aeronave resulto con daños leves, y los ocupantes de la misma, resultaron ilesos.

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

1.3. Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 La célula, hélice y motor, sufrieron daños de importancia.

1.4 Otros daños

No hubo daños a terceros.

1.5. Información sobre el personal

1.5.1 El Piloto de 61 años de edad, tiene Licencia de Piloto Comercial: N° 5204, su aptitud psicofísica al día y vigente hasta 03 de septiembre de 1999. Habilitaciones: Monomotores y Multimotores Terrestres hasta 5.700 Kg. – Vuelo por Instrumentos y vuelo nocturno.

HORAS TOTALES	511.9	Hs.
Ultimos 90 días	11.1	Hs.
Ultimos 30 días	6.3	Hs.
En el tipo de avión Acc.	11.1	Hs.

1.6. Información sobre la aeronave

1.6.1 El Avión, **Marca:** Piper **Modelo:** PA 24 **Matrícula:** LV-GSG **N° de Serie:**24-2321
Tipo de inspección: Periódica, **Horas TG:** 2995, **Horas D.U.R:** 80:15, **Certificado de Aeronavegabilidad:** Standard Normal, **Fecha de vencimiento:** 31-11-99, **Fecha de Fabricación:** 1961.

1.6.1.1 **Motor Marca:** Lycoming, **Modelo:** 0-540-A1D5, **N°/S:** L-3587-40, **Potencia** 250 HP,
1.6.1.2 **Tipo de Inspección:** Periódica, **Hs.TG:** 2951, **Hs.DUR:**84.

1.6.1.3 **Hélice: Marca:** Hartzell, **Modelo:** HC-A2XK-1, **Tipo de Inspección:** Periódica, **N°/S:** H-734.

1.6.1.4 **Tren de Aterrizaje:** Triciclo, retráctil/ruedas.

PESO

60 Litros de combustible	42	Kg.
Piloto/Tripulación	75	Kg.
Pasajero	62	Kg.
Otros	5	Kg.
CARGA UTIL TOTAL	184	Kg.
Carga útil autorizada	524	Kg.
Diferencia	340	Kg. Más
Autonomía	1.2	Hs.
Consumo horario	50	Lts./h.

1.7. Información Meteorológica

Informe producido por el S.M.N. el día 20 de agosto de 1999, con datos obtenidos de los registros horarios de Neuquén Aero, interpolados a la hora y lugar del accidente, y visto el mapa sinóptico de superficie de 21:00 UTC.

21:00 UTC Viento 270/10 – Visibilidad 20 Km. – Fenómenos Significativos:
Ninguno - **Nubosidad:** 1/8 AC 3000 m., 4/8 CS 6000 m. - **Temp.** 16.8 °C – **Punto de Rocío** –2.9 °C – **Presión** 1012.6 Hpa.– **Humedad** 26 %

1.8 Ayuda a la navegación

VOR NEU, 116.7 MHZ

1.9 Comunicaciones

TWR/APP NEU, 119.3 MHZ

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 Ubicación: Aero Club Villa Regina – Provincia de Río Negro.

1.10.2 Pistas: 08/26 – 1140 x 60 (TIE) **CLAUSURADA**

1.10.3 17/35 - 900 x 60 (TIE)

1.11 Equipos registradores de datos de vuelo y voces en cabina

No poseían.

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

La aeronave introdujo la rueda de nariz en un pozo. No hubo dispersión de restos.

1.13 Información Médica y Patológica

No se formulan.

1.14 Incendio

No hubo incendio.

1.15 Supervivencia

El tripulante y el pasajero, tenían sus respectivos correajes de sujeción colocados, los cuales actuaron adecuadamente y no se cortaron, descendiendo ambos de la aeronave, por sus propios medios.

1.16 Ensayos e Investigaciones

Se comprobó que al retraerse el tren de nariz, por el sistema rígido de destraba del mismo, al efectuar una fuerza inversa a la barra de destraba desde el tren al comando, éste puede destrabar el tren principal, provocando la retracción.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

No se formulan.

1.17 Información adicional

1.17.1 Peso máximo para despegue: 1.215 Kg.
Peso Vacío: 791 Kg.
Carga útil autorizada: 524 Kg.

1.18.1 Opinión de los Asesores

1.19 Técnicas de nuevas investigaciones útiles o eficaces

No se realizaron.

2. ANALISIS

La aeronave despegó del aeródromo Choele-Chuel, con la intención de arribar a Neuquén, y una vez en vuelo, el pasajero se descompone y por el lazo familiar (Hijo) que lo une con el piloto, manifiesta el deseo de continuar su viaje por vía terrestre, por tal motivo, acuerdan en aterrizar en el Aero Club Villa Regina, por ser el mas próximo al momento del vuelo.

Sabiendo que el Aero Club Villa Regina, no es una aeródromo controlado, y sin enlace radioeléctrico, informa a la TWR NEU, el cambio de su plan de vuelo, y la decisión de efectuar su arribo en el aero club de referencia, recibiendo la conformidad de la misma.

Debido al sol de frente, el hecho de haber operado anteriormente, y la emergencia que su pasajero le provoca, solo efectúa un reconocimiento parcial de la pista, por tal motivo, no advierte que la pista 08/26 se encontraba clausurada por tareas de nivelación.

El aterrizaje lo realiza con un toque largo sobre la pista, sin utilizar los frenos para su desaceleración, y luego de recorrer sobre el terreno una distancia de 250 metros, introduce la rueda de nariz en un franja de terreno profunda, e impacta contra un montículo de tierra removida, haciendo como consecuencia del golpe, destrabar su tren de rueda de nariz y en cadena, su tren principal, produciendo que los mismos se retrajeran, quedando el fuselaje del avión, apoyado sobre la pista. Los daños del material aéreo, se consideran de importancia, y sus tripulantes, resultaron ilesos.

El aterrizaje sobre una pista clausurada, sin haber realizado previamente, un correcto circuito de reconocimiento, que le hubiese permitido, pese a tener en un tramo del mismo, sol de frente, observar las imperfecciones del terreno, que impedían su utilización. Como consecuencia de ello, luego de introducir su rueda de nariz en una franja de terreno profunda e impactar sobre un montículo de tierra, se produce el destrabado de su tren principal y rueda de nariz, haciendo que el mismo se retrajera, y quedara apoyado su fuselaje sobre la pista. El avión sufrió daños de importancia, y sus tripulantes resultaron ilesos.

3. Conclusiones
- 3.1 Hechos definidos
- 3.2 La aeronave se encontraba habilitada y su documentación actualizada.
- 3.3 El combustible existente en la aeronave le permitía llegar al Aeropuerto de destino fijado en su plan de vuelo, sin inconvenientes, y en condiciones VFR.
- 3.4 El piloto se encontraba habilitado y su psicofísico vigente.
- 3.5 El piloto contaba con pocas horas de vuelo en el tipo de aeronave accidentada, manteniendo una actividad discontinua y con períodos prolongados de inactividad.
- 3.6 El Aero Club Villa Regina (Río Negro), había informado en tiempo y en forma, la clausura de la pista 08/26, y los trabajos a desarrollar en la misma.
- 3.7 Por Notam, fueron publicados los avisos IAA 0324 y IAA 0396 dando cuenta de la clausura hasta nuevo aviso de la pista 08/26 del Aero Club Villa Regina, por trabajos de nivelación.
- 3.8 La pista clausurada, al momento de la presentación del investigador operativo (Día posterior al accidente), se encontraba señalizada con una cruz blanca pintada con cal sobre el terreno a 100 metros de la cabecera 26, (sus medidas, tres metros de largo, por treinta centímetros de ancho (3,00 m. x 0,30 m.)).

4. CAUSA:

Rotura de rueda de nariz y retracción de su tren de aterrizaje principal, durante el aterrizaje, como consecuencia de haber introducido la rueda de nariz en un pozo, debido a haber operado en una pista clausurada e inhabilitada por trabajos de nivelación.

Factores Contribuyentes:

- Sol de frente.
- Deseo de acelerar su aterrizaje, por descompostura de su pasajero (Hijo).

4. RECOMENDACIONES

- 4.1 A la Dirección de Habilitación y Registro aeronáutico, a los fines que estime corresponder.

Buenos Aires, de octubre de 1999

Investigador Operativo:	SUP.II MARCELINO G. SEJO
Investigador Técnico:	S.P. PEDRO BERTACCO
Redacción Informe Final:	SUP.I CARLOS QUAGLINI
	SUP.II MARCELINO G. SEJO

