

C.E.N° 5.458.297 (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 (Chicago/44) ratificado por Ley 13.891 y en el Artículo 185 del CODIGO AERONAUTICO (Ley 17.285), esta investigación tiene el carácter estrictamente técnico, a los fines de prevenir futuros accidentes de similar tenor, por tanto no está orientada a determinar culpas o responsabilidades de carácter civil y/o penal.

La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y con el objetivo fundamental de prevenir futuros accidentes.

INFORME FINAL

Accidente ocurrido en: Aeródromo San Justo – Provincia de Buenos Aires

Fecha: 14 de Agosto de 1999

Aeronave: Cessna 205

Matrícula: LV-IFI

Piloto: Piloto Comercial de Primera Clase N° 44.869

Propietario: Gerardo Marcelo Russelot

Hora Local: 11:52

1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS.

1.1 Reseña del vuelo.

La aeronave despegó del aeródromo San Justo - Provincia de Buenos Aires, con el fin de realizar un vuelo de comprobación y verificación del comportamiento general de la misma, siendo sus ocupantes, el posible comprador como piloto, y su propietario como pasajero. El vuelo tuvo una duración de 45 minutos aproximadamente, efectuando aterrizajes en el aeródromo Morón y sobrevuelo de la I Brigada Aérea (Palomar).

Al aterrizaje en el aeródromo San Justo, utilizó la pista 30, y en su recorrido, sufrió la rotura de la pata y rueda de nariz, resultando con daños leves la aeronave, y tanto el piloto como el pasajero, ilesos.

1.2	Lesiones a personas			
	<u>Lesiones</u>	<u>Tripulación</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>Otros</u>
	Mortales	-	-	-
	Graves	-	-	-
	Leves	-	-	-
	Ninguna	2	-	-

1.3 Daños sufridos por la aeronave

Célula: Daños leves - Rotura del tren de aterrizaje (Rueda de nariz).

Motor: A determinar por detención brusca.

Hélice: De importancia, en ambas palas.

1.4 Otros daños

Sin otros daños

1.5. Información sobre el personal

1.5.1 El Piloto al mando, de 65 años de edad, cuenta con la Licencia de Piloto Comercial de Primera Clase - Avión, N° 44.869, estando habilitado para realizar vuelo nocturno, vuelo por instrumentos, en aviones monomotores y multimotores terrestres, hasta 5700 Kg., su psicofísico se encontraba vigente, sin limitaciones, y vencía el 22-set-99.

1.5.2 El piloto, al momento del accidente tenía una experiencia en vuelo de 22.8 hs. habiendo volado 9.8 hs. en los últimos 90 días y .9 hs. los últimos 30 días, volando en éste tipo de avión, 1.5 hs.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 **Tipo:** Avión, **Marca:** Cessna, **Modelo:** 205, **Matrícula:** LV-IFI, **N° de Serie:** 0434, **Fecha de fabricación:** 30-01-64, **Tipo de inspección:** Periódica, **Horas TG:** 1717.5, **Horas DUR:** 258.5, **Certificado de Aeronavegabilidad:** Esp. Temporario, **Fecha de vencimiento:** Hasta 10 Hs. de vuelo, **Caducó:** Si, **Fecha de liberación:** 17-08-99.

1.6.2 **Tren de Aterrizaje:** Triciclo

1.6.3 **MOTOR - Marca:** Continental, **Modelo:** 10-470-S, **Potencia:** 260 HP, **Serie:** N° 102804-3-5-1, **Horas Voladas TG:** 1972, **D.U.R.:** 246Hs.

1.6.4 **HELICE – Marca:** Mc Cauley, **Modelo:** D2A34CC52-0, **Serie N° 950744**, **Tipo de Inspección:** Periódica, **Horas TG:** Sin datos, **Horas DUR:** Sin datos, **N° de Palas:** 2, Metálica, variable, bipala.

1.6.5 **PESO Y BALANCEO**

150 Lts. Combustible	105 Kg.
Piloto.....	80 Kg.
Pasajero	95 Kg.
Otros	--
Carga Util Total	280 Kg.
Carga Util Autorizada	642 Kg.
Diferencia	362 Kg. menos.
Autonomía	3 Hs.
Consumo horario	50 Lts./h.

1.6.5 El centro de gravedad se hallaba dentro de los límites operativos.

1.6.6 La aeronave posee un certificado de aeronavegabilidad especial transitorio, y certificado form. 337 expedido con fecha 13-08-99, habilitando la aeronave hasta completar diez (10) horas de vuelo, en razón de monitorear valores de compresión de cilindros de acuerdo a lo solicitado por la firma SIPER AVIACION. Lo solicitado es en razón del tiempo prolongado de inactividad del motor que equipa la aeronave. Los certificados mencionados, fueron expedidos por el Señor Alejandro J.C. Machado, Inspector de aeronaves-D.N.A.

1.7 **Información Meteorológica**

1.7.1 Datos del S.M.N. extraídos de los registros horarios de Ezeiza Aero, interpolados al lugar del accidente y visto el mapa sinóptico de superficie de 15:00 UTC.
Viento: 230/15 - **Visibilidad:** 10 Km. - **Fenómenos significativos:** Ninguno - **Nubosidad:** 3/8 SC 3000 ft, 3/8 AC - **Temperatura:** 6 °C - **Temperatura punto de rocío:** -2 °C - **Presión:** 1037.3 hPa - **Humedad relativa:** 56%.

1.8. **Ayuda a la navegación**

VOR PAL 115.2 MHz - ILS PAL 110.5 MHz

1.9 **Comunicaciones**

TWR JUS 118.1 MHz Ppal. – TWR MOR 118.5 MHz - TWR PAL 118.9 MHz

1.10 **Información sobre el lugar del accidente**

El accidente ocurrió en el aeródromo público San Justo, Provincia de Buenos Aires, que se encuentra habilitado, encontrándose ubicado en las coordenadas 34° 44' S -

058° 36 W, contando con dos (2) pistas de tierra, una de 750 x 30 mts. y la otra de 700 x 45 mts., cuya orientación es 120° / 300° y 160° / 340° respectivamente, siendo su elevación de 20 mts. S/N/M.

1.11 Equipos registradores de datos de vuelo y voces en cabina

No Aplicable

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

Luego del aterrizaje, la aeronave recorrió 50 metros con su pata de rueda de nariz rota, apoyando la horquilla de la misma sobre la pista, hasta su desprendimiento, quedando a una distancia de 150 metros del avión.

1.13 Información Médica y Patológica

No existen antecedentes médicos/patológicos, que pudieran haber influido en el accidente.

1.14 Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

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

1.16 Ensayos e Investigaciones

No se realizaron ensayos y/o investigaciones especiales.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

No aplicable.

1.18 Información adicional

No aplicable.

1.18.1 Opinión de los Asesores

Los Asesores Técnicos, en Tránsito Aéreo, Jurídico y Medicina Aeronáutica, no encuentran factores causales de sus respectivas competencia

1.19 Técnica de investigaciones útiles o eficaces

No se realizaron.

2 ANALISIS

- 2.1 El piloto realizaba un vuelo de comprobación del avión con intención de compra. Al dirigirse al aterrizaje en el aeródromo de San Justo, hace la aproximación a la pista 30, con viento variable entre 210° / 300°, de 12 / 18 Kt. Tendencia 230° / 15 Kt.

El piloto toca la pista 30 con fuerte impacto a unos 210 m. de la cabecera, rebota y vuelve a quedar en el aire, volviendo a caer, rompiendo la pata de nariz y tocando la hélice unos 40 m. del primer toque, luego la aeronave “piloneada” deja marcas de hélice por 10 metros más, posteriormente, sin rueda de nariz se arrastró los restantes 100 m.

3. Conclusiones

3.1 Hechos definidos

- 3.1.1 La aeronave se encontraba habilitada y su documentación actualizada.
- 3.1.2 El motor de la aeronave, estuvo un tiempo prolongado de inactividad.
- 3.1.3 Un día antes del accidente, SIPER AVIACION, mide la compresión diferencial del motor, hallándola “**deficiente**”.
- 3.1.4 El representante técnico de SIPER, Ingeniero D’Amelio, recomienda 10 horas de vuelo, y volver a medir la compresión diferencial del motor.
- 3.1.5 El piloto se encontraba habilitado, su psicofísico vigente, no obrando antecedentes que acreditaran su adaptación al tipo de aeronave accidentada, registrando un vuelo anterior de .7 hs. (08-05-99) en un avión similar.
- 3.1.6 Al momento del accidente el viento era variable y arrachado, registrándose la rotación entre los 210° a 300°, con una intensidad de 12 Kt, y ráfagas de 18 Kt.
- 3.1.7 El toque de la aeronave sobre la pista, fue brusco.
- 3.1.8 La aeronave estaba configurada para el aterrizaje con 30° de flaps.

CAUSA PROBABLE:

Durante un vuelo de comprobación para la compra de la aeronave, efectuar un aterrizaje brusco, provocando la rotura de la pata de la rueda de nariz, debido a un procedimiento de aproximación y toque deficiente.

Factores contribuyentes:

- Viento de dirección variable con ráfagas.
- Poca experiencia del piloto en este tipo de avión.
- Falta de entrenamiento del piloto.
- Pendiente longitudinal de la pata y probable desnivel no localizado por los investigadores.
- Probable estacionamiento de una aeronave, muy próxima a la pista.

4.

RECOMENDACIONES

No se formulan.



Buenos Aires,

de julio del 2000

Investigador Operativo:	SUP. II	MARCELINO SEIJO
Investigador Técnico:	S.P.	DANIEL BERTI
Redacción Informe Final:	SUP.I	CARLOS A. QUAGLINI
	SUP. II	MARCELINO SEIJO