

C.E. N° 5. 480.721 (FA)

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 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

Accidente ocurrido en: Aeropuerto Internacional de San Fernando (San Fernando Provincia de Buenos Aires)

Fecha: 30 de junio de 2.000

Hora: 18:10 local

Aeronave: Avión Luscombe -AIR-CO-

Modelo: 8-F

Matrícula:LV- FTI

Piloto: Piloto Privado de Avión N° 54.608

Propietario inscripto al ocurrir el accidente: Enrique Van Der Dooren Domicilio: Av. Chenaut N° 1937 Piso 4° "B"Capital Federal

1 Información sobre los hechos

1.1 Reseña del Vuelo:

La aeronave había despegado del Aeropuerto Internacional de San Fernando (Provincia de Buenos Aires) con la finalidad de realizar un vuelo local. Finalizado el mismo, decidió aterrizar, y por instrucción de la Torre de Vuelo, utilizó la cabecera 05. Al producirse el toque lo hizo sobre la rueda izquierda, rebotando, tocando con rueda derecha en forma brusca, que produjo un reventón de esa rueda, para finalmente derrapar hacia la izquierda y salir de pista. Operación realizada con luz diurna.

Lesiones a persona

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	---	---	---
Graves	---	---	---
Leves	---	---	---
Ninguna	-1--	-1--	---

1.3 Daños sufrido por la aeronave

Célula: (tren de aterrizaje) Rotura de cubierta principal derecha y maza de la misma rueda.

Aeronave en general daños leves.

Motor: Sin daños

Hélice: Sin daños.

1.4 Otros daños

No hubo

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 Designación : Piloto

El piloto de 37 años de edad era poseedor de la Licencia: Piloto Privado de Avión N^o 54.608 , y estaba habilitado para vuelo VFR Controlado, Vuelo Nocturno local; Aviones Monomotores y Multimotores terrestres hasta 5.700 Kgrs. Posee además el Certificado de Competencia de Piloto de Aeronave Ultraliviana Motorizada.

Experiencia de vuelo

Total: 300.0 horas.
Últimos 90 días: 30.0 horas.
Últimos 30 días 10.0 horas.
En el tipo de a/n accidentada 10.0 horas.

1.6 Información sobre la aeronave

La aeronave es un Avión marca Lusconbe AIR-CO Modelo 8F matrícula LV-FTI N^o de serie 52-E-32250 Fecha de fabricación 10-101.9560081 propiedad de Enrique van Der Dooren habilitada por Certificado de Aeronavegabilidad Standard Categoría Normal, vencimiento mayo del año 2.001 Posee un TG de 2.512.02 horas un DUR 222.23 horas con tipo de inspección , periódica.



- 1.6.1 El motor Continental modelo C-90-12-F N° de serie 44883-6-12 con una potencia de 90 HP tipo de inspección periódica TG- 2.512.02 DUR 1194.02.
- 1.6.2 La hélice Marca Mc- Cauley Modelo IB-90-CM 7154 N° de serie 28.328 . Metálica Número de palas:2.
- 1.6.3 Tren de aterrizaje: Convencional-Fijo.
- 1.6.4 Peso y centrado . El peso y centrado estaban dentro de los parámetros estipulados por Manual de Vuelo del Avión . Las condiciones de aeronavegabilidad (con respecto a viento o ráfaga) no influyeron en el accidente. Tampoco la masa y centro de gravedad .No se encontraron fallas de mantenimiento o fallas de material que hubieran contribuido al accidente.

PESOS:

60 litros de combustible	43.,2 kgr
4 litros de aceite	3,5 kgrs.
Piloto	90,0 kgrs
Pasajero	70,0 kgrs
Otros	--
CARGA UTIL TOTAL	206,7 Kgrs
Carga útil autorizada	298,0 Kgrs.
Diferencia	91,3 Kgrs en menos
Autonomía	4 horas
Consumo horario	20 litros

1.7 Información meteorológica

De acuerdo a lo informado por el Servicio Meteorológico Nacional, los datos extraídos de los registros horarios de San Fernando Aero, interpolados a la hora del accidente y visto el mapa sinóptico de superficie de 21:00 UTC registraba: Viento 340/10 kts. Visibilidad 10 Kms. Fenómenos significativos, Ninguno; Nubosidad 2/8 AC 3.000 m Temperatura 13.8 °C Temperatura punto de rocío 8.0°C Presión 1007.3 hPa Humedad relativa 68%

Información meteorológica horaria:

SAN FERNANDO

20:00 UTC 340/15 KT VIS 10 KM 2 AC 3000 M 16.0/ 6.5 Q 1007.3-

21:00 UTC 340/10 KT VIS 10 KM 2 AC 3000 M 14.0/ 8.0 Q 1007.1-

DON TORCUATO

20:00 UTC 360/10 KT VIS 12 KM 2 CI 6.000 M 16.9 / 6.7 Q 1006.4-

21:00 UTC 360/12 KT VI 12 KM 2CI 6.000 M 15.1/ 8.7 Q 1000.0-

PRONAREA FIR EZE CON VALIDEZ 1600/0200 UTC Y SU ACTUALIZACION.

FBAG SABE 301530

PRONAREA FIR EZE VALIDEZ 1600/0200 UTC SOBRE MAPA E 1200 UTC

SIGFENOM:FRENTE FRIO LINEA NEU VIE PRODUCE NUBOSIDAD BAJA Y MEDIA CON PRECIPITACIONES EN SW Y CENTRO SUR DE LA FIR. CORRIENTE EN CHORRO : LINEA OSA EZE CON VIENTO MAXIMO VER EZE FL 342 230/94 KT VER

OSA FL 390 255/98 KT TURBULENCIA MODERADA EN APRX DE LA JTST. ISOTERMA DE CERO GRADOS : VER/ EZE 9600 FT VER OSA 1000 FT TROPOOUSA ; VER/EZE FL 390 MS 58 VER /OSA FL 360/ M MS 60.

WIND/T:CDU SVO NIN EZE DIL MDP DIL MDP 030 /323011 FL 065 /283005 FL 100 / 263500 FL 65/245564 FL 230/246077 FL 300 / 237593 FL 360 /2395506 PEH OSA BCA BAR FL 030 /303011 FL 065 293005 FLL1000/293000 FL 165 /276565 FL 230/266978 FL/300 /2510093 FL 360 /2595008

FCST: DIA SVO PAR ROS 1602 360 15 KTS VIS 8KM BR 3 ST 800FT 5SC 2000FT 4 AC 10000 FT BECMG 1820 VIS 10 KM 4 SC2000FT GUA DOT FDO AER EZE NIN 5NS 4000 FT GPI OSA LYE PEH 1602 34020 KT VIS 10 KM 3SC 2000 FT 8 AC 5000

PROB 40 TEMPO VIS 8 KM RA 7 NS 4000 BCA 340 25 KT MAX 35 KT VIS 8 KM RA 5 SC 2000 FT 7 NS 5000 FT DIL NEC MDP 1602 320 10 KT VIS 10 KM 5SC 2000 FT 6 NS 4000 FT 7 AC 10000 FT TEMPO VIS 7 KM RA NEU 1602 18010 KT VIS 10KM 5SC 2000 FT6 5NS 4000 FT 7 AS 5000 FT BECMG 2022 20015 KT 5SC 2000 FT BAR CHP 1602 290 20KT VIS 10 KM 6ST 1.500 PROB 40 TEMPOVIS 3000 M SN 8ST 700 FT. FBAG51- SABA 3018800.

1.8 Ayudas para la navegación

Las ayudas radioeléctricas a la navegación fueron utilizados sin novedad .

1.9 Comunicaciones

Se realizaron las comunicaciones correspondientes a las áreas de tránsito aéreo, sin novedad.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

El accidente ocurrió en el Aeropuerto Internacional de San Fernando - habilitado.

1.10.1 Ubicación: 2 Km al SW de la localidad de San Fernando. (Pcia. de Bs. As.)

1.10.2 Coordenadas geográficas: 34° 27' S - 58° 35' W

1.10.3 Elevación 3 metros

1.10.4 Superficie: asfalto

1.10.5 Longitud 1.327 X 30 metros de ancho.

1.10.6 Orientación 05 / 23

1.11 Registradores de vuelo

No disponía

1.12 Información sobre los restos y el impacto

La aeronave aterrizó en pista 05, despistándose hacia la izquierda. Los daños fueron leves . No hubo dispersión de restos.

1.13 Información médica y patológica

El tripulante tenía la habilitación psicofisiológica vigente

Del control clínico realizado a ambos ocupantes de la aeronave, con posteridad al accidente, por el Servicio de Sanidad presente en el Aeropuerto, no determinó particularidad alguna en su diagnóstico, registrando presión arterial en sus valores considerados normales.

1.14 Incendio

No hubo

1.15 Supervivencia

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

1.16 Ensayos e Investigaciones

Se realiza la primera inspección ocular a la aeronave, el fuselaje se encuentra sin daños , los cables de comando se encuentran sin daño; en el sistema de frenos de la aeronave no se encontró fallas que le produjeran el accidente; se inspeccionó la cámara sin encontrar anomalías; no estaba mal armada ni mordida, la cubierta tiene cortes que pudieron ser producidos por un aterrizaje brusco, produciendo la rotura de masa y reventón de la cubierta .

El accidente no fue producido por fallas de mantenimiento ni material.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

La aeronave es de propiedad privada al ocurrir el accidente estaba inscrita a nombre del Sr. Enrique Van Der Dooren. El Sr. Terreri Franco Roberto se presentó al Investigador como propietario, probablemente ya la habría comprado porque la inscripción a su nombre se efectuó el 20-Jul-00. Desde el 12-Sep-00 el propietario legal es el Sr. Rinenberg Jorge E.



1.18 Información adicional

1.18.1 Opinión de los Asesores

1.18.1.1 Los Asesores Técnico, en Tránsito Aéreo y Jurídico, consideran que no se registraron factores causales relacionados con sus asesorías respectivas.

1.18.1.2 El Asesor en Medicina Aeronáutico expresó: “ Lo investigado lleva a considerar error humano (sobrecorrección direccional) del piloto, por falta de experiencia del mismo.

2. ANALISIS

2.1 Maniobra Operativa

2.1 El piloto de regreso de un vuelo local aterrizó en pista 05. con viento de 340 grados 10 nudos. Manifiesta haber aterrizado sobre la rueda izquierda, rebotar, para posteriormente tocar con la rueda derecha que reventó la cubierta y rompió la masa de rueda. El aterrizaje, es evidente, fue efectuado en forma brusca, y con sobrecorrección del control direccional.

2. Tipo de Aeronave y Experiencia del Piloto

Esta aeronave, por sus características del tren de aterrizaje exige un dominio importante en la técnica de aterrizaje de aviones con tren convencional. A la característica mencionada se sumó la escasa experiencia de vuelo del piloto en general y especial mente en el tipo de aeronave.

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.

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 no fueron factores que debieran haber influido en el accidente. Aunque el viento presentaba una componente de 4,69 kts. a 90ª de la izquierda.

3.1.6 El Servicio de Tránsito Aéreo , había autorizado la realización del vuelo.

3.1.7 El piloto tenía escasa experiencia de vuelo en el tipo de avión accidentado., y

estaba en una etapa de entrenamiento.

3.1.8 El accidente se produjo por causas operativas, el toque en el aterrizaje fue brusco y la corrección de la maniobra no fue realizada correctamente y fue causa de un segundo impacto y de mayor intensidad que el primero, que concluyó produciendo las novedades descriptas-.

3.1.9 Un entrenamiento adecuado, hubiera posibilitado la aplicación de técnicas correctas, para corregir los problemas que se presentan en las distintas fases del vuelo.

3.2. Causa Probable

Salida de Pista, por reventón de cubierta, provocando daños leves en el avión debido a un aterrizaje brusco, y sobrecorrección direccional, cuando finalizaba un vuelo de entrenamiento.

3.2.1 Factores contribuyentes

- Escasa experiencia del piloto
- Componente de viento a 90ª

4 Recomendaciones

4.1 Al Piloto de la Aeronave.

Se debe intensificar la instrucción requiriendo la asistencia de un instructor o de pilotos experimentados para poder adquirir conocimiento, y habilidad y así, estar en condiciones de corregir los eventuales problemas que por errores de procedimiento que pudieran presentárseles especialmente en las fases críticas del vuelo..

Buenos Aires, de marzo de 2001

Investigador operativo: PC S III José ARCE

Investigador Técnico: S.A. Rubén Palacios

Evaluación del informe final: PCS I Néstor Oscar PELLIZA

VºBº

NESTOR OSCAR PELLIZA
Asesor de Investigaciones

