C.E. Nº 5.485.492 (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 (Convenio aprobado por Ley 13.891) y el Artículo 185 del CODIGO AERONAUTICO (Ley 17.285), esta investigación tiene un 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

Lugar: Aeroparque Jorge Newbery (Ciudad de Buenos Aires)

Fecha: 08 – set - 2.000 Hora: 13.00 HOA (Huso horario –03:00

Aeronave: Piper - Modelo:PA-31T Matrícula:LV- OAP

Piloto: Piloto Comercial de Primera Clase Avión Nº 745

Copiloto: Piloto de Transporte de Linea Aerea Avión N` 1.658

Propietario: Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA)

1 Información sobre los hechos

1.1 Reseña del Vuelo:

El Plan de Vuelo Aeroparque (Buenos Aires) Santa Rosa (La Pampa) se había confeccionado para cumplimentar un traslado Oficial con autoridades de la Subsecretaria de Agricultura. La aeronave estaba estacionada en plataforma sud y una vez realizado el embarco de dos pasajeros, se establece comunicacion con la Torre de Vuelo y se inicia el rodaje a la pista en uso. Las condiciones meteorológicas eran aptas para operación por VFR el piloto aplica potencia desplazándose al frente y habiendo sobrepasado la línea amarilla demarcatoria de la plataforma, gira hacia la derecha y cuando la rueda del tren principal izquierdo, contacta con una rejilla cobertura de desagüe pluvial de 025 ms. de ancho por el largo de la plataforma, dicha rejilla se corre quedando al descubierto el sumidero de agua, donde se introduce la rueda izquierda que ejerce una resistencia tal que el avión

gira hacia ese lado, torsión que produce la fractura de la tijera, en su parte superior. Actividad realizada con luz diurna.

1.2 Lesiones a las personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	--	---	---
Graves	---	---	---
Leves	---	---	---
Ninguna	-2-	-2--	---

1.3 Daños sufrido por la aeronave

Célula: Rotura de la tijera del montante tren principal izquierdo.

Motor: Ambos motores sin daños.

Hélice: Ambas hélices sin daños

1.4 Otros daños

No hubo

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 Designación : Piloto

El piloto de 58 años de edad era poseedor de la Licencia: Piloto Comercia de Primera Clase de Avión N`745 y estaba habilitado para vuelo nocturno, vuelo por instrumentos, aviones monomotores y multimotores terrestres hasta 5.700 kgrs. Habilitación psicofisiológica en vigencia.

Experiencia de vuelo:

Total	11.500.00	horas
Ultimos 90 días	50.00	horas
Ultimos 30 días	20.00	horas
En el tipo de Avión accidentado.	2100.0 0	horas

1.5.2 Designación Copiloto

El Copiloto de 54 año de edad era poseedor de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea -Avión N°.658 A y estaba habilitado para vuelo nocturno, vuelo por instrumentos, aviones Monomotores y Multimotores Terrestres hasta 5.700 kgrs. Boeing 737 - 727.
Confrontada la habilitación psicofisiológica presentada por el copiloto , con el informe producido por el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (I.N.M.A.E) las fechas de vencimiento no son coincidentes, por lo que de acuerdo al

Documento Oficial, el mencionado tripulante, habría realizado Actividad Aerea con la habilitación psicofisiológica vencida. Desconociéndose el origen del Certificado que presenta.

1.6 Información sobre la aeronave

La aeronave es un Piper modelo PA-31T matrícula LV-OAP N° de serie AR 31 T - 7920065 Matricula LV-OAP es una aeronave enteramente metálica de ala baja. Seis plazas con mas dos opcionales. Tren de aterrizaje Triclco-retráctil de accionamiento hidráulico. Equipado con dos motores Pratt and Whitney PT6A-28 y hélice Hartzell HCB3TN-3B tripala, paso variable e inversor de empuje. Aeronave con sistema de presurizacion aprobado hasta una altitud máxima de 29.000 pies. El sistema eléctrico esta constituido por una batería de Níquel Cadmio de 24 V y dos generadores accionados por los motores. El sistema de combustible se compone de dos tanques alares con una capacidad total de 1.476,15 litros. El combustible es suministrado a los motores por intermedio de dos bombas vía FCU |(Unidad de Control de Combustible). Además se complementa con dos bombas eléctricas auxiliares. Peso Máximo de Despegue y Aterrizaje 4.082 kgrs. Peso vacío 2.540 kgrs. Peso Máximo con carga de combustible nula 3.266 kgrs. Velocidad indicada máxima de operación 242 nudos Velocidad indicada máxima de maniobra 177 nudos velocidad indicada máxima de operación de tren - retracción 139 nudos -extensión 153 nudosTripulación Mínima un (1) Piloto. Equipaje máximo total 266,8 kgrs. Tipo de inspección> periódica Fecha de Fabricación 13-06-1976 Horas Total General 3.812.6 (al 04-9-2.000) Horas DUR 1.735.7 (según historial) Certificado de Aeronavegabilidad Standar-Norma Fecha de vencimiento 12-2.000 Caduco por accidente. De acuerdo con la Documentación de la aeronave, esta cumplía con los requisitos de Aeronavegabilidad y de Mantenimiento. Fecha de liberación 08-9-2.000.-

1.6.1 El motor N`1 Marca Pratt and Whitney modelo PT6A-28 serie N` PCE -520-14 Potencia 620 SHYP Tipo de inspección progresiva Horas TG 3.480,6 Horas DUR 309.4-

El motor N`2 Marca Pratt ad Whitney modelo PT6A-28 serie N`PCE 52051 Potencia 620 SHP Tipo de inspección Progresiva Horas TG 3.984.0 Horas DUR 1.058.4.

1.6.2 Hélice N`1 Marca Hartzell Modelo HCB3TN-3B serie N` BU-18644 Tipo de Inspección Periódica Horas TG s/d Horas DUR 62.4 N` de palas 3 .

Hélice N`2 Marca Hartzell Modelo ACB3TN -38 serie N` BU-18452 Tipo de inspección Periódica Horas TG s/d Horas DUR 62.4 N` de palas 3

1.6.3 Tren de aterrizaje Triciclo- retráctil

1.6.4 Peso y centrado . El peso y centrado estaban dentro de los parámetros estipulados por Manual de Vuelo del Avión. No se encontraron fallas de mantenimiento o fallas de material que hubieran contribuido al accidente.

PESOS

1.4490 litros de combustible	1072,00 kg.
4,3 litros de aceite	13,00 kg.
Piloto/ tripulación	150-00 kg

Pasajeros	160, 00 kg
Otros	----,---
Carga útil total	1.395,00 kg
Carga útil autorizada	2194,00 kg
Diferencia	799,00 kg en menos
Autonomía	5,15Hs
Consumo horario	300,0 l/h.

1.7 Información meteorológica

De acuerdo a lo informado por el Servicio Meteorológico Nacional, con datos extraídos de los registros horarios de Aeroparque Aéreo y vistos los mapas sinópticos de superficie de 15:00 y 18:00 UTC las condiciones meteorológicas eran: viento 090 / 09 kt. visibilidad 08 kms. Fenómenos significativos Neblina Nubosidad 2/8 de CU 1200 1/8 CB 1350 m 3/8 CI 6000 metros Temperatura 17.3ºC Temperatura Punto de Rocío 14.9ªC Presión 1006.4 hPa Humedad relativa 86% - Se adjunta copia de imágenes satelitales.

1.8 Ayudas para la navegación

Las ayudas radioeléctrica a la navegación aérea no fueron utilizadas.

1.9 Comunicaciones

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

1.10 Información sobre el lugar del accidente

El accidente ocurrió en la plataforma sur del Aeroparque Jorge Newbery de la ciudad de Buenos Aires habilitado y bajo la administración de la Empresa / Aeropuertos Argentina 2.000 S.A.-

1.10.1 Ubicación: NE de la Capital Federal.

Coordenadas geográficas: 34 ª 34´ S - 58ª 25` W

1.10.3 Elevación 6 metros

1.10.4 Superficie: asfalto

1.10.5 Longitud 2.100 metros 40 metros de ancho

1.10.6 Orientación 13/31de este a oeste

1.11 Registradores de vuelo (c.v.r.) / Registrador de voces-

No disponía

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

No hubo impacto de la aeronave. La fractura de la tijera del tren principal izquierdo determina la inmovilidad del avión.

1.13 Información Médica y Patológica:

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

1.14 Incendio

No hubo

1.15 Supervivencia

La tripulación y pasajeros salieron por sus propios medios.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

La aeronave es propiedad del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad agroelimentaria (SENASA) Organismo Oficial .

1.18 Información adicional

Opinión de los Asesores

1.18.1 El Asesor Técnico manifiesta que no compete a su Asesoría

1.18.2 El Asesor en Tránsito Aéreo, manifiesta que no compete a su Asesoría.

1.18.3 El Asesor en Medicina Aeronáutica , manifiesta que de acuerdo a lo investigado la falla del factor humano se encontraba en el área de infraestructura (rejilla de la pista de rodaje) no pudiéndose determinar el porqué. Asimismo se deja constancia que según lo investigado por esta Asesoría el Copiloto tenía vencida su habilitación psicofisiológica a partir del 10 de julio de 1.997, según lo informado por el INMAE a fs 23.

1.19.4 La Asesora Jurídica manifiesta que de la investigación técnica realizada surgen irregularidades respecto a la Habilitación Psicofisiológica del Copiloto Alberto Romanutti , según consta a fs. 21 y 23 del presente, en consecuencia se deberá poner en conocimiento al INMAE y al C.R.A.

2. ANALISIS

2.1 El piloto inició el carreteo para pista en uso y cuando rodó sobre las rejillas del desagüe, éstas cedieron quedando sin cubierta el sumidero, lo que posibilitó que la rueda entrara al desagüe frenándose. Las marcas dejadas en la plataforma detalladas en fotografía del presente expediente junto a la deformación que sufrieron

las planchuelas verticales componentes de las rejillas indican que fueron sometidas a fuerte presión, producida por la aplicación de potencia al motor izquierdo para poder liberarlo, lo que contribuyó a que la situación se agravara y con mucha probabilidad fue factor determinante de los daños sufridos en el tren de aterrizaje.

3. Conclusiones

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto 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.l..5 Las condiciones meteorológicas no fueron factores que pudieran haber influído en el accidente.

3.1.6 El Servicio de Tránsito Aéreo, aprobó el Plan de Vuelo-

3.1.7 La aeronave inició el rodaje sin novedades en los frenos.

3.1.8 El accidente ocurrió por desplazamiento de las rejillas que cubren los sumideros de aguas pluviales.

3.1.9 El accidente se agravó por causas operativas; en éste caso por la utilización inadecuada de potencia para liberar la aeronave.

3.1.10 El Certificado psicofisiológico presentado por el copiloto, tiene fecha de vigencia hasta el 20/Sep/00.

3.1.11 La documentación del examen psicofisiológico del copiloto, que fue remitida por el INMAE, indica que el último examen estaba vencido desde el día 08-06-l.997, en contraposición al Certificado que presentara.

3.1.12 La aeronave, por Manual, requiere un solo tripulante para su operación, dependiendo del tipo de vuelo a realizar.

3.2. Causa Probable

Fractura de las tomas superiores de la tijera del montante del tren principal izquierdo durante las maniobras de rodaje en plataforma con la aeronave, por bloqueo de la rueda principal en el canal de desagüe pluvial, como consecuencia del desplazamiento de la rejilla de seguridad e intento de liberar la misma de esa posición, mediante el uso de las plantas de poder.

4. Recomendaciones

4.1 Al Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos

Para que instruya a los concesionarios del SNA en general y para este caso en particular a la Empresa Aeropuertos Argentina 2000 sobre la realización de inspecciones minuciosas de las rejillas de protección de los desagües pluviales, particularmente en las áreas de maniobras y movimientos. Y de ser necesario, la colocación de dispositivos que impidan el desplazamiento de las rejillas fuera de su lugar.

4.2 Al piloto de la aeronave

Realizar los rodajes con potencia mínima, y ante situaciones imprevistas interrumpir el rodaje hasta asegurarse conocer la/s causa/s que evidencian anormalidades.

4.3 Al Comando de Regiones Aéreas (Dpto. Asesoría Jurídica)

Para conocimiento de la irregularidad indicada en los párrafos 1.5.2, 1.19.4, 3.1.10 y 3.1.11

Buenos Aires, de agosto de 2.001

Investigador operativo y redacción del informe final: PC Sup III José ARCE
Investigador Técnico: PC Sup II. II Orlando PAEZ CORTES
Evaluación del informe final: PC Sup.I Nestor Oscar PELLIZA.

V° B°

PC.Sup.1 NESTOR OSCAR PELLIZA
Director de Investigaciones.