

C.E. N° 5.507.235 (FAA)

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.

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: “Aeropuerto Internacional San Fernando”, Prov. de Bs.As.
Fecha: 25 AGO 01
Hora Local: 22:56 HOA
Aeronave: Cessna 310 N
Matrícula: LV - JJJ
Piloto: Piloto Privado de Avión N° 61.459
Propietario: Andrés Ferrante
HOA: Hora Oficial Argentina (corresponde Huso Horario -3)

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

1.1 Reseña del vuelo:

El piloto con el LV-JJJ, procedía de Pinamar con destino final el Aeropuerto Internacional San Fernando y por razones meteorológicas aterrizó en el aeródromo El Palomar, el 24 AGO 01. El 25 AGO 01, el piloto regresó a PAL con el propósito de trasladar la aeronave a FDO.

Luego de la inspección exterior, puso en marcha, realizó las comunicaciones correspondientes y despegó a las 22:42 hs, en condiciones de vuelo nocturno visual, ascendió a 1000 ft y se dirigió a su destino.

En contacto con el Control del Aeródromo de FDO, fue autorizado para “una final directa” de la pista 05, recibió las condiciones del aeródromo, se incorporó en final de la pista en uso, procedió a bajar flaps y continuó el circuito para el aterrizaje.

En el momento del contacto con el terreno, advirtió que no había bajado el tren de aterrizaje.

La aeronave se deslizó con la parte ventral y quedó detenida sobre el eje de la pista, a 50 m del punto de toque y a 150 m del umbral.

Informó del accidente al Control de Aeródromo, cortó la energía eléctrica y abandonó el avión por sus propios medios.

El accidente fue de noche.

1.2 Lesiones a personas:

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

1.3 Daños sufridos por la aeronave:

Célula: Leves (zona ventral con raspones y antenas destruidas).

Motor: De importancia (detención brusca contra el terreno).

Hélices: De importancia (contacto con el terreno).

Daño total: De importancia

1.4 Otros daños:

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

Piloto:	Edad 43 años,
Licencias:	Licencia de Piloto Privado de Avión N° 61.459 y Certificado de Competencia de Piloto de Aeronave Ultraliviana Motorizada N° 61.459
Aptitud psicofisiológica:	Vigente hasta el 30 OCT 01.
Experiencia total de vuelo:	261.2 hs
En los últimos 60 días:	09.0 hs
En los últimos 30 días	04.5 hs
En el día del accidente .	1.0 hs
Fuera del AD	111.6 hs
Vuelo por Instrumentos:	17.9 hs
Vuelo Nocturno:	15.5 hs

Entrenador Terrestre: 18.0 hs
En la aeronave accidentada: 98.5 hs
En el período del 16 MAR al 17 JUN 01 realizó un (1) vuelo.

1.6 Información sobre la aeronave

Tipo: Avión
Marca y modelo: Cessna, Modelo: 310 N N° de serie: 0104
Propietario: Andrés Ferrante
Certificado de Aeronavegabilidad: Clasificación: Standard
Categoría: Normal
Vencimiento: JUL-02
T.G.: 2968.1 hs D.U.R: 622.7 hs.

Motor N° 1
Marca: Continental
Modelo: IO – 470 - VO
N° de serie: 148213 - 8
TG: 2.842.6 DUR: 1.269.9 hs

Motor N° 2
Marca: Continental
Modelo: IO – 470 - VO
N° de serie: 148217 – 8 – V
TG: 2.842.6 hs DUR: 1.269.9 hs

Hélice N° 1:
Tres (3) palas metálicas de paso variable.
Marca: Mc Cauley
Modelo: D3AF32C80-AMR
N° de serie: 68.884
TG: 116.6 hs DUR: 4.7 hs

Hélice N° 2:
Tres (3) palas metálicas de paso variable.
Marca: Mc. Cauley
Modelo: D3AF32C80-AMR
N° de serie: 68.1032
TG: 116.6 hs DUR: 4.7 hs

Tren de aterrizaje: Triciclo retráctil.



Peso Máximo de Despegue	2.359 kg
Peso Vacío	1.664 kg
Carga útil autorizada	695 kg
Peso y balanceo	
220 litros de combustible	159 kg.
Piloto	84 kg
Pasajeros	0 kg.
Otros	0 kg
Total	253 kg.
Carga útil autorizada	695 kg
Carga útil total	253 kg
Diferencia	- 442 kg
Autonomía	02:00 hs
Consumo horario	100 lts./hora
Combustible utilizado	100 LL

La aeronave fue operada dentro de los límites de Peso y Balanceo.

1.7 Información Meteorológica

Datos del Servicio Meteorológico Nacional para el Aeropuerto de San Fernando:

Viento: 050° / 9 Kts

Visibilidad: 10 Km

Fenómenos significativos: NIL

Nubosidad: 7/8 Cs a 6.000 m

Temperatura: 17° C

Punto de rocío: 14,2° C

Presión atmosférica: 1.006,7 hPa

Humedad Relativa: 84 %.

1.8 Ayudas a la navegación

VOR PAL 115.2

PAL ILS 110.5 Mhz

GP / DME Canal 42 X329.6

VOR FDO 114.4 Mhz

DME Canal 91 X asociado al VOR.

1.9 Comunicaciones

TWR PAL: 118.9 Mhz

TWR FDO: 120.7 Mhz Ppal. – 119.0 Mhz. Aux. – 121,65 Mhz. Rodaje

1.10 Información sobre el aeródromo:

Aeropuerto Internacional “San Fernando”(Coordenadas: S 34°11’ / W 058°15’)

Categoría: Público
Pista: 05/23 de 1.327 m de longitud y 30 m de ancho
Superficie: Asfalto

1.10 Registradores de vuelo

Por sus características, la aeronave no posee registradores de vuelo.

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

Se produjo un único toque con el tren de aterrizaje retraído, se arrastró sobre el fuselaje, se rompieron las antenas de los equipos de radio y las palas de las hélices se doblaron. La aeronave se detuvo a 150 m del umbral y a 50 m del punto de toque. No hubo dispersión de restos.

1.13 Información médica y patológica:

No se conocen antecedentes médicos-patológicos del piloto que pudieran haber influido en el accidente.

1.14 Incendio:

No hubo incendio.

1.15 Supervivencia:

No hubo heridos. Los cinturones y arneses de seguridad no se cortaron y los asientos permanecieron fijos en sus anclajes. El piloto abandonó el avión por sus propios medios.

1.16 Ensayos e investigaciones

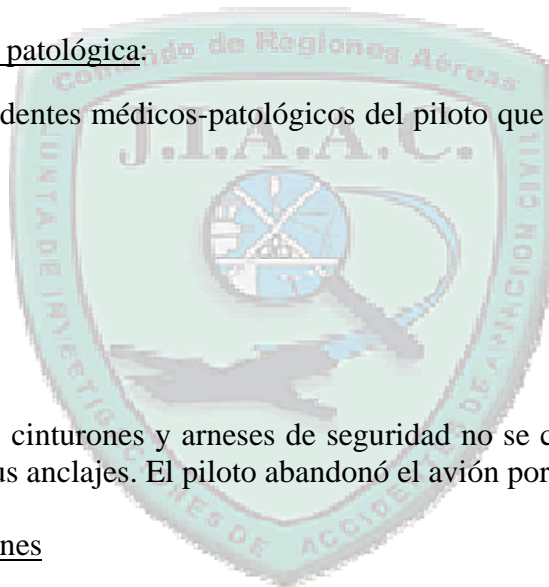
Luego de levantar el avión, en el lugar del accidente, se procedió a bajar el tren de aterrizaje, accionándose el mecanismo de extensión sin inconvenientes. En el taller, la aeronave fue montada sobre soportes y se repitieron las pruebas, produciéndose con normalidad tanto la extensión/retracción del tren, el accionamiento de la alarma sonora y la indicación de posición del tren mediante las luces.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era utilizada para turismo y placer.

1.18 Información adicional

El piloto fue atendido por el enfermero de turno del aeropuerto quien a su vez solicitó la presencia de un médico de la empresa “Therapia Emergencias Médicas” que brinda el servicio médico en el Aeropuerto. El médico lo encontró “sin presentar evidencias de lesiones ni hematomas. Lúcido y orientado tempoespacialmente” (sic).



1.18.1 Opinión de los Asesores

Los Asesores Técnico, en Tránsito Aéreo y Jurídico, expresan que no encuentran factores causales de sus respectivas asesorías.

El Asesor Operativo opina que el piloto no estaba atento a la maniobra de aterrizaje. No efectuó el control previo al aterrizaje y no usó la lista de control de procedimientos.

El Asesor en Medicina Aeronáutica expresa que lo investigado no permite determinar que estímulo provocó la distracción de este piloto contribuyendo con carácter primario a este accidente.

2. ANALISIS

2.1. Operativo

El piloto despegó de PAL para efectuar un vuelo nocturno visual hasta FDO, con el propósito de trasladar la aeronave.

Con 1.000 ft. se dirigió a su lugar de destino, comunicándose con el Controlador del Aeródromo FDO, quien autorizó a incorporarse a una final directa de la pista 05, informándole de las condiciones del aeródromo.

En final de la pista en uso, procedió a bajar el flaps y continuó el circuito de tránsito sin haber extendido el tren de aterrizaje.

Era habitual para el piloto aterrizar sin flaps y no seguir los procedimientos mediante el uso de una LCP.

El aterrizaje se produjo con el tren de aterrizaje retraído. La aeronave después de tocar con la parte inferior del fuselaje y la barquilla de los motores, se detuvo sobre el eje de la pista a 50 m del punto de toque y a 150 del umbral, el piloto informó sobre la situación a la TWR, cortó la energía eléctrica de la aeronave y abandonó la misma por sus propios medios.

El piloto no había realizado la rehabilitación correspondiente, después de no volar durante más de 30 días; de acuerdo a lo establecido en el RAG 23, Parte III – Licencias.

2.2 Técnico:

No se encontraron cuestiones técnicas que pudieran haber influido en el accidente.

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos:

- El LV-JJJ tenía el Certificado de Aeronavegabilidad en vigencia.
- El piloto tenía las aptitudes e idoneidad requeridas para este vuelo.
- El piloto tenía el Certificado de Aptitud Psicofisiológica en vigencia

- El piloto, antes del accidente, cumplió actividad de vuelo en forma discontinua con una prolongada interrupción
- El piloto no escuchó la alarma sonora de tren replegado por haber aterrizado con potencia aplicada.
- Olvido de accionamiento del comando de tren.
- No había realizado la rehabilitación correspondiente por no volar por más de 30 días.

3.2 Causa:

Durante un vuelo de traslado de la aeronave aterrizar con el tren replegado, por un error de procedimientos

3.3 Factores contribuyentes:

- Operar de la aeronave sin utilizar Lista de Control de Procedimientos.
- Realizar actividad de vuelo en forma discontinua

4. RECOMENDACIONES

4.1 Al piloto de la aeronave

Usar, en todos los vuelo la Lista Control de Procedimientos, independientemente de la duración del vuelo.

4.2 Al Director de Habilitaciones Aeronáuticas:

Tomar conocimiento que el piloto de la aeronave accidentada, no había cumplido con el requisito de realizar una rehabilitación, de acuerdo a lo establecido en el RAG 23, Parte III – Licencias

4.3 Al Director Nacional de Aeronavegabilidad

Para tomar conocimiento del accidente de la aeronave LV - JJJ

Buenos Aires, de diciembre de 2001

Inv. Técnico:
S.P. Rubén Palacios

Inv. Operativo y redactor del Proyecto de Informe Final:
PCS III Carlos E. Morales

Revisión del Informe Final:
PCS III Juan E Maclay