

C.E.N° 5.474.248 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.

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: Area de Material Quilmes - Quilmes, Provincia de Buenos Aires.

Fecha: 14 de abril del 2000

Hora Local: 12:50

Aeronave: Piper PA-39

Matrícula: LV-JSU

Piloto: Piloto Comercial N° 3927

Legajo N° 35.993

Propietario: RAMON CARLOS ALBERTO JUEGUEN .

Nota: La hora oficial Argentina (HOA) corresponde a la hora huso – 3.

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

1.1.1 La aeronave despegó del aeródromo Ezpeleta, Provincia de Buenos Aires el día 14 de abril a las 14:40 hs., con destino al Area de Material Quilmes, Provincia de Buenos Aires, a efectos de realizar un vuelo de adiestramiento.

Cursadas las comunicaciones de rigor y autorizado el aterrizaje por la torre de control del aeródromo de referencia, el piloto dispuso el mismo, utilizando la cabecera 36,

realizando el toque de pista a los 340 metros de la misma, sin advertir, que su tren de aterrizaje se encontraba replegado.

La aeronave, con su fuselaje sobre la pista, se deslizó 140 metros, impactando las palas de sus hélices repetidas veces sobre el terreno, hasta quedar detenida a 480 metros de la cabecera 36.

Como consecuencia del accidente, el tripulante resultó ileso y el material aéreo con daños leves.

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: Daños leves. (Roturas en antenas sistema de comunicaciones y pequeñas raspaduras en la parte inferior del fuselaje.

Motor: A determinar por detención brusca.

Hélices: Daños de importancia.

1.4 Otros daños

No hubo otros daños.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El Piloto al mando, de 67 años de edad, cuenta con la Licencia de Piloto Comercial - Avión N° 3927, y Piloto Privado de Helicóptero N° 3354, estando habilitado para realizar vuelos nocturnos, vuelos por instrumentos en aviones monomotores y multimotores hasta 5.700 Kg., helicópteros Brantly B-2., y psicofísico vigente, sin limitaciones, cuyo vencimiento es el 01 de octubre del 2000.

1.5.2 El piloto, al momento del accidente tenía una experiencia en vuelo de 1672.5 hs. habiendo volado 3.8 hs. en los últimos 90 días, 2.6 hs. los últimos 30 días, y en éste tipo de avión 1100.0 hs.

1.6 Información sobre la aeronave

Tipo: Avión, **Marca:** Piper, **Modelo:** PA-39, **Matrícula:** LV-JSU, **N° de Serie:** 39-79, **Fecha de fabricación:** Año 1970, **Tipo de inspección:** Periódica, **Horas TG:** 1200.2,

Horas DUR: 177.7, **Certificado de Aeronavegabilidad:** Estándar - Normal, **Fecha de vencimiento:** Oct-2000, **Caducó:** Si por Acc., **Fecha de liberación:** 18-abril-2000.

1.6.1 **Tren de Aterrizaje:** Triciclo, Retráctil.

1.6.2 **MOTOR/ES:**

N° 1 - Marca: Lycoming, **Modelo:** IO-320 B1A , **Potencia:** 115 HP, **Serie:** N° L4620-55-A, **Tipo de Inspección:** Periódica, **Horas Voladas TG:** 1200.7, **D.U.R.:** 1200.7.

N° 2 - Marca: Lycoming, **Modelo:** IO-320 B1A , **Potencia:** 115 HP, **Serie:** N° L18366-A, **Tipo de Inspección:** Periódica, **Horas Voladas TG:** 1200.7, **D.U.R.:** 1200.7.

1.6.3 **HELICE/S:**

N° 1 - Marca: Hartzell , **Modelo:** HC-E2YL-2BS, **Serie N°** BG-1009, **Tipo de Inspección:** Periódica, **Horas TG:** D/D., **Horas DUR:** --- ., **N° de Palas:** 2.

N° 2 -Marca: Hartzell , **Modelo:** HC-E2YL-2BS, **Serie N°** DP-83, **Tipo de Inspección:** Periódica, **Horas TG:** S/D., **Horas DUR:** --- ., **N° de Palas:** 2.

1.6.4 **PESO Y BALANCEO**

416 Lts. Combustible	299	Kg.
Tripulante	78	Kg.
Pasajero	--	
Otros	--	
Carga Util Total	377	Kg.
Carga Util Autorizada	544	Kg.
Diferencia	167	Kg. menos.
Autonomía	6.9	Hs.
Consumo horario	60	Lts./h.

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

1.7. **Información Meteorológica**

1.7.1 Datos suministrados por el S.M.N., extraídos de los registros horarios de Ezeiza Aero, interpolados al lugar del accidente y vistos los mapas sinóptico de superficie de 15:00 y 18:00 UTC.

Viento: 360/06 KT - **Visibilidad:** 10 Km. - **Fenómenos significativos:** Ninguno
- **Nubosidad:** 1/8 CU 1500 m. 6/8 AC 3000 m. - **Temperatura:** 21.6 °C -

Temperatura punto de rocío: 11.5 °C - **Presión:** 1017.2 hPa - **Humedad relativa:** 53%.

1.8. Ayuda a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

VHF 122.2 AD. Quilmes

1.10 Información sobre el lugar del accidente

El accidente ocurrió en el aeródromo público Quilmes, de la localidad de Quilmes, Provincia de Buenos Aires, cuenta con una pista de tierra de 1000 metros de longitud por 30 metros de ancho, debidamente señalizada y excelente estado de conservación, ubicada en las coordenadas 34° 42' 41.8" S – 058° 14' 35.3" W.

1.11 Equipos registradores de datos de vuelo y voces en cabina

No posee.

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

La aeronave efectuó el aterrizaje en una pista de tierra, con su tren de aterrizaje retraído, no produciendo dispersión de restos.

1.13 Información Médica y Patológica

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

1.13 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

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

1.16 Ensayos e Investigaciones

En el lugar del accidente se procedió a controlar los comandos de vuelo y verificación de los comandos de motor, no encontrándose novedades.

Se procedió a levantar la aeronave sobre gatos hidráulicos y se efectuó la operación de desplegar el tren de aterrizaje, comprobando que el mismo no presentaba novedades.

Se verificó el sistema de frenos para descartar la posibilidad de un bloqueo de los mismos, sin novedad.

En los talleres de la Empresa Baires Aviation Services, se realizaron varias pruebas al sistema de retracción y despliegue del tren de aterrizaje, no encontrando novedades.

Se realizó una prueba de desplegar el tren de aterrizaje, provocando una interrupción mediante un obstáculo, simulando el impacto contra el terreno antes de llegar a la posición abajo y trabado, verificando que en ésta situación saltó el fusible protector del sistema eléctrico de accionamiento de tren, observando además, que la marcación de la

alarma visual, luz ámbar del tren en tránsito, destellaba en forma intermitente.(en el momento del accidente, el fusible fue hallado afuera).

1.17 Información Orgánica y de Dirección

El propietario es el responsable de efectuar las operaciones respetando las limitaciones establecidas en los manuales de vuelo respectivos.

1.18 Información adicional

En las pruebas realizadas en el lugar del accidente, y en el taller de la Empresa BASA, no se encontraron novedades referente al funcionamiento del sistema de retracción y despliegue del sistema del tren de aterrizaje, como tampoco en los sistemas de alarmas audibles y visuales, las cuales funcionaron de acuerdo a lo especificado en el Manual de Vuelo.

1.18.1 Opinión de los Asesores

1.18.1.1 Los Asesores Técnico, de Tránsito Aéreo y Medicina Aeronáutica no encuentran factores causales de sus competencias.

1.18.1.2 Asimismo el Asesor Jurídico expresa que de la investigación técnica surge que el piloto no cumplió con lo establecido por el Art. 84 del Código Aeronáutico (Ley 17.285) como así tampoco con el Reglamento de Vuelos – 2° Parte – Cap. IV párrafos 20 y 21 siendo de aplicación el Art. 2° inc 1) del Decreto N° 2352/83 y el Art. 4° inc 6) del citado decreto, debiendo tomar conocimiento de los hechos la Región Aérea Centro a los fines que estime corresponder.

2. ANALISIS

Finalizando un vuelo de adiestramiento entre el aeródromo Ezpeleta y el aeródromo Quilmes, el piloto solicitó autorización y condiciones para su aterrizaje, una vez concedida la misma para la cabecera en uso 36, redujo potencia, e inició el aterrizaje, sin tener en cuenta los ítems señalados en su lista de control para esta fase del vuelo, no advirtiendo posteriormente, la indicación visual y audible que le indicaban que el tren de aterrizaje se encontraba retraído.

Como consecuencia de ello, la aeronave toca la pista a los 340 metros de la cabecera con el tren replegado, deslizándose 140 metros sobre su fuselaje, y golpeando repetidas veces las palas de sus hélices contra el terreno, hasta quedar detenido sobre la misma, a los 480 metros de la cabecera 36.

3. Conclusiones

3.1.1 Hechos definidos

3.1.2 La aeronave se encontraba habilitada y la documentación actualizada.

3.1.3 El piloto se encontraba habilitado y el psicofísico vigente.

3.1.4 La pista se encontraba habilitada y en excelente estado de conservación.

3.1.5 De las pruebas realizadas en el lugar del accidente y en taller de la Empresa BASA, surge que el sistema de retracción y despliegue del tren de aterrizaje, como los sistemas de alarmas audibles y visuales, funcionaban de acuerdo a lo especificado en el Manual de Vuelo.

3.2 CAUSA

Aterrizaje en pista con tren retraído al finalizar un vuelo de adiestramiento, debido a un olvido del piloto, al no utilizar la lista de control de procedimientos, y desatender las alarma visual y sonora indicando tren arriba.

Factores contribuyentes:

No se formulan.

4. RECOMENDACIONES

Al piloto de la aeronave , hacerse de una ayuda memoria que pueda ser visualizado sobre el tablero de instrumentos, sin afectar la lectura de los mismos, con los Items mas significativos de la **Lista de Control de procedimientos**, cuando no le resulte practicable leer la misma durante un vuelo solo.

5. Requerimientos Especiales:

Dar traslado del presente expediente a la RACE a los fines que tome conocimiento sobre lo expresado por el Asesor Jurídico en el párrafo 1.18.1.2.

Buenos Aires, de junio del 2000

Investigador Operativo: PCS. II MARCELINO SEIJO
Investigador Técnico: S.P. DANIEL BERTI
Redacción Informe Final: Vcom. D. MIGUEL ALEJANDRO FILIPANICS
PCS. II MARCELINO SEIJO

