

INFORME FINAL

INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

INFORMACIÓN REGISTRAL

ID PREVAC.COM	19630703		
FUENTE	JIAAC	ID. ORIG.	N/D
FECHA Y HORA	3 de julio de 1963 – 19:06 Hora local argentina.		
LUGAR	Aeropuerto Córdoba (Pajas Blancas) – Córdoba – Argentina		
AERONAVE	Sud Aviation SE-210-VI-N "Caravelle" – c/n 127		
MATRICULA	LV-HGY	DESIG. Nº VUELO	N/D
PROPIETARIO	Aerolíneas Argentinas		
TIPO OPERACIÓN	Transporte aéreo regular de pasajeros.		
OPERADOR	Aerolíneas Argentinas		

PrevAc.Com.Ar Argentina	INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACION PRODUCIDO POR LA JIACC (Arg)	ID# 19630703
		Pag2/7

PARTE I - INFORMACION GENERAL

Clasificación:

Grave. No Fatal.

Víctimas	Muertos	Heridos	Ilesos	Desconocido	Total
Tripulación	0	0	7	0	7
Pasajeros	0	0	63	0	63
Total	0	0	70	0	70

Fecha:

3 de julio de 1963, a las 19:06 hora argentina

Lugar:

Aeropuerto "Pajas Blancas" (Ciudad de Córdoba - Argentina)

Aeronave:

Sud Aviation SE - 210 - VI - N "Caravelle"

Matrícula LV - HGY - **Nro. de serie** 127

Construido en Francia en 1962.

Había sido operada dentro de sus límites operativos.

Resultó destruido en un 92% a causa del impacto y posterior incendio.

Propietario:

Aerolíneas Argentinas

Tipo de Vuelo:

Transporte aéreo regular (pasajeros)

PARTE II – INVESTIGACION

Registrador de Datos de Vuelo y Registrador de Voces de Cabina

La aeronave estaba equipada con un Registrador de Vuelo construido por Fairchild Waste - King Nro. de serie 5424-201. Aprobado por la FAA.

Por motivos que no se pudieron establecer el parámetro de rumbos no funcionó, y pese a haber sido tratada para eliminar los efectos del fuego, tanto en Aerolíneas Argentinas, como en la NTSB (la cinta fue sometida a procesos de laboratorio que incluyeron rayos x, fotografía y amplificación con microscopios) no fue posible descifrar las grabaciones por lo que esta evidencia fue descartada en la investigación.

Pilotos:

El piloto al mando posee la Licencia de Piloto Comercial Superior de Avión, con su documentación e plena validez. Registraba al día del accidente 16.834:48 horas de vuelo; en la empresa tenía una actividad total de 15139 horas, de las cuales 5109 en vuelo nocturno, 1313 en vuelo instrumental. En avión Caravelle registraba una actividad total de 512:46 horas, de las cuales 70:11 en vuelo nocturno.

En informe original **no consigna datos del copiloto ni del ingeniero de vuelo.**

Fecha	Fuente	Transcripción
3/07/1963	JIAAC	PrevAc.Com.Ar

PrevAc.Com.Ar Argentina	INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACION PRODUCIDO POR LA JIACC (Arg)	ID# 19630703
		Pag3/7

Información Meteorológica:

La información meteorológica consignada indicaba para la zona Mendoza - Córdoba: Tiempo cubierto, visibilidad 12 Km., 8 a 6/8 SC ST entre 300 y 600 m. 7/8 de SC a 1200 m. El piloto no recabó la última información disponible de Córdoba antes de despegar (aunque la misma no había variado) y despegó con información meteorológica con 8:50 de antigüedad. - Esto no influyó en el accidente, pero pone de manifiesto una actitud negligente en la preparación del vuelo.-

Información Mecánica:

La aeronave se encontraba en buenas condiciones de mantenimiento y tenía su certificado de Aeronavegabilidad válido hasta el 14 de junio de 1964, habiendo sido utilizada dentro de los límites operativos. Las únicas partes no afectadas por el fuego fueron el cono de cola, planos de timón y ambos motores.

Reseña del Vuelo:

La aeronave despegó de Mendoza (AR) el día 3 de julio de 1963 a las 17:50 hora argentina, con destino al Aeroparque Jorge Newbery de la Ciudad de Buenos Aires (AR), con una escala previa en el Aeropuerto de la Ciudad de Córdoba (AR) "Pajas Blancas". Al llegar a las proximidades de este aeropuerto, realizó su primer contacto con la torre de control, aproximadamente a las 18.40, siendo autorizado su descenso y efectuar una aproximación por instrumentos a la pista 17.

La pista 17-35 se encontraba balizada eléctricamente en la totalidad de sus laterales, y ambas cabeceras con bochones a kerosene. Funcionaban además el faro giratorio y el identificador del aeropuerto.

De la grabación de las comunicaciones en la torre de control, se confirma que parte de un estado meteorológico informado al avión "viento de 30° velocidad 10 nudos, QNH 1023. Mantenga 3900 metros hasta radiofaro".

A las 18.46 la torre de control autorizó al piloto a efectuar el procedimiento de aproximación, el que fue iniciado a una altura de 1500 m. que no es la reglamentaria, pues la establecida por la autoridad aeronáutica para aviones de reacción es de 3300 metros. Seguidamente la aeronave se alejó con rumbo 040 sobre capa de nubes con una altura de 1054 metros sobre el terreno y después del tiempo establecido por la carta de aproximación de la Empresa (Aerolíneas Argentinas), inició el viraje a la izquierda, manteniendo altura, tren de aterrizaje abajo, flaps 20° y 140 KIAS para tomar QDM 200 hacia el radiofaro, continuando el descenso hasta bloquear el radial 168 del VOR. En este punto el piloto estimó tener 250 m. de altura y siempre en vuelo por instrumentos, habiendo bloqueado el VOR, tomó un nuevo rumbo de 170°; al no hacer contacto con la pista a 150 m. de altura - según sus propias manifestaciones- ordenó el escape con rumbo 105° en ascenso, iniciando luego un viraje suave a la derecha a fin de bloquear nuevamente el radiofaro, para lo cual solicitó a la torre de control una nueva autorización para iniciar el procedimiento.

Después de haber realizado el escape, y con 1050 m. de altura bloqueó nuevamente el NDB tomando el rumbo 040°; con un tiempo de alejamiento de aproximadamente 2 minutos 30 segundos. Siempre en descenso inició un viraje a izquierda hasta obtener el QDM 200 teniendo la aeronave el tren de aterrizaje desplegado y trabado, 20° de flaps y manteniendo un descenso normal de 500 fpm, bloqueó el radial 168 del VOR. Cuando el bloqueo fue franco el piloto declaró que tenía una altura de 160 metros; a continuación inició un viraje para enfrentar la pista 17, produciéndose instantes después el primer impacto de la aeronave contra el terreno, por lo que el piloto inmediatamente redujo turbinas y llevó la palanca hacia adelante.

Fecha	Fuente	Transcripción
3/07/1963	JIAAC	PrevAc.Com.Ar

PrevAc.Com.Ar Argentina	INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACION PRODUCIDO POR LA JIACC (Arg)	ID# 19630703
		Pag4/7

Existen discrepancias entre las declaraciones del copiloto y del piloto, especialmente en cuanto a la altura, que en el segundo intento al bloquear el radial 168 (según su declaración) era entre 135 a 140 m. sobre el terreno.

En esta circunstancia, el avión embistió con el ala izquierda árboles de una altura de 5 metros. Seguidamente hizo contacto con el terreno con la unidad de rodaje principal izquierda recorriendo unos sesenta metros en esa posición, apoyando luego todo el tren de aterrizaje en un recorrido de setecientos metros. A trescientos noventa metros del primer impacto, el ala izquierda chocó contra otro grupo de árboles, produciéndose la rotura de los tanques e iniciándose un incendio al derramarse el combustible. Continuando su trayectoria embistió dos postes y luego las vías del Ferrocarril General Belgrano, que arrancó de su emplazamiento en una extensión de veinticinco metros, ocasionando la rotura del tren de aterrizaje principal; asimismo con el timón de dirección cortó cables de una línea telegráfica y finalmente derribó un alambrado.

Inmediatamente después de quedar detenida la aeronave a unos doscientos ochenta metros de la cabecera de la pista 17 y a cuatrocientos cincuenta metros de la prolongación de su eje, se efectuó su evacuación por la puerta delantera izquierda y las salidas de emergencia del lado derecho.

La puerta delantera derecha no se pudo abrir, como asimismo la trasera, la cual no fue posible operar por no haberse quitado el seguro. El combustible empleado y la circunstancia de estar localizado el fuego en un sector relativamente alejado del fuselaje permitieron que la evacuación de los pasajeros y tripulantes se hiciera en forma total. Momentos después el fuego alcanzó a propagarse al avión, debido a que el aeropuerto carecía de equipos contra incendio. Fue necesario recurrir a los bomberos de la ciudad de Córdoba, que demoraron unos 30 minutos en llegar al lugar, y no contaban con medios adecuados, ya que debieron combatir el fuego con tierra y agua.

PARTE III – CONCLUSIONES

Conclusión:

El procedimiento de aproximación empleado por el piloto no corresponde a ninguno de los dos aprobados por la autoridad aeronáutica. Un procedimiento por instrumentos basado en VOR y otro por NDB. En este caso el piloto realizó una combinación de ambos no aprobada.

No se respetaron las alturas de procedimiento, como así también se violaron las alturas mínimas de descenso.

Los pilotos manifestaron desconocer Notams de su empresa en los que se elevaban las alturas mínimas a 200 metros para ese aeropuerto.

Se intentó realizar con otro avión similar el procedimiento que practicó el piloto, observándose que es prácticamente imposible de realizar, ya que exige la realización en la aproximación final de un viraje muy escarpado a baja altura, no recomendable de noche en condiciones de vuelo instrumental.

Causas:

Choque contra el terreno durante la aproximación final, al no ajustarse el piloto al procedimiento de entrada por instrumentos aprobado.

Fecha	Fuente	Transcripción
3/07/1963	JIAAC	PrevAc.Com.Ar

PARTE IV – RECOMENDACIONES

No se especifican recomendaciones en el informe publicado.

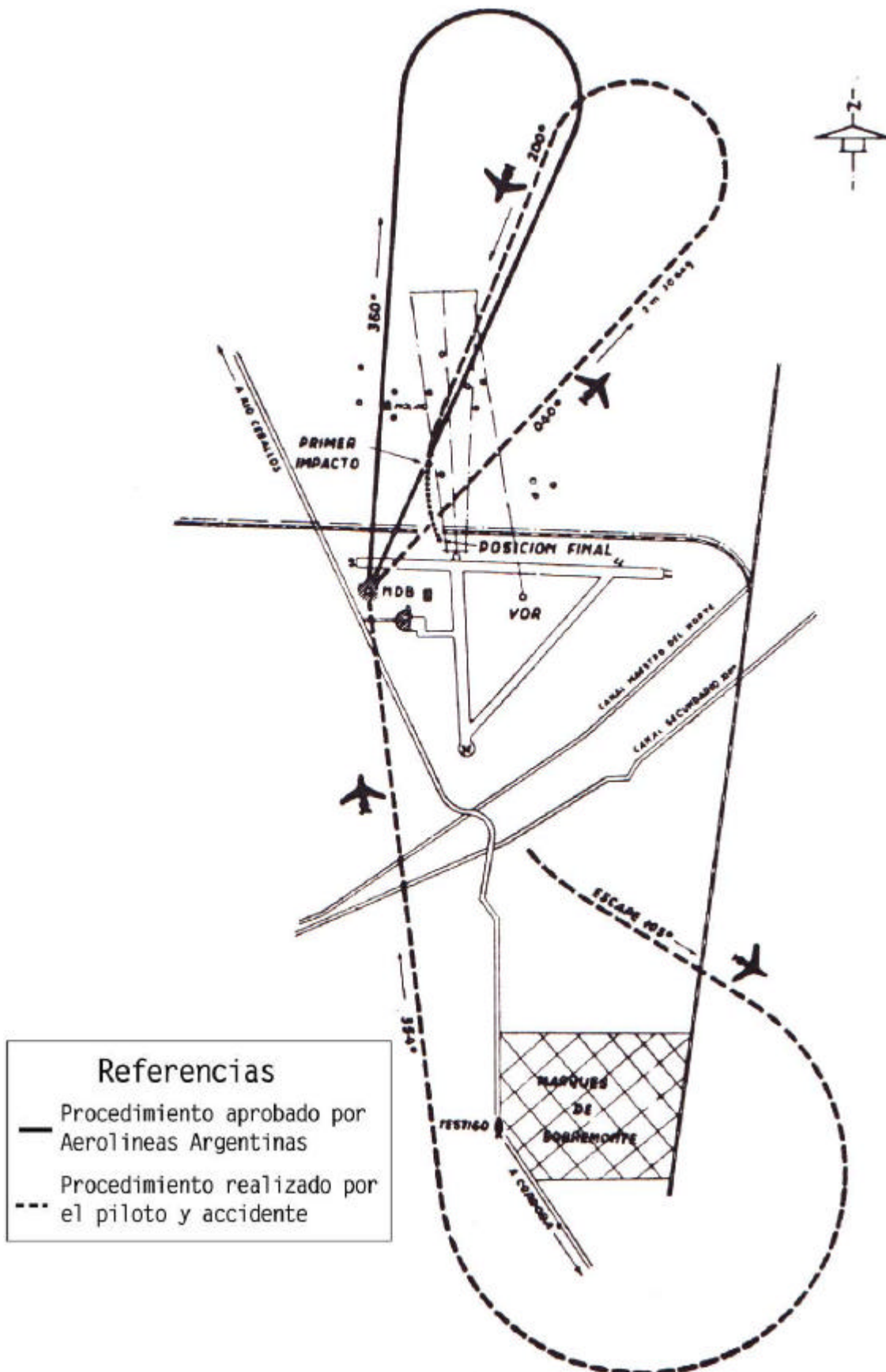
ILUSTRACIONES ADICIONALES



Fig. 1 – Aeronave similar a la accidentada.

Fecha	Fuente	Transcripción
3/07/1963	JIAAC	PrevAc.Com.Ar

Fig. 2 – Gráfico del derrotero seguido por la aeronave.



Fecha	Fuente	Transcripción
3/07/1963	JIAAC	PrevAc.Com.Ar

PrevAc.Com.Ar Argentina	INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACION PRODUCIDO POR LA JIACC (Arg)	ID# 19630703
		Pag7/7

Notas PrevAc.Com.Ar

*Nuevamente, por incongruente que parezca, un avión destruido, 70 personas al borde de la muerte, una investigación que concluye "error del piloto", y sorprendentemente **ninguna recomendación** de mejora. Sorprende que precisamente un órgano cuya función es detectar problemas para evitar que se repitan nefastos accidentes parece no cumplir con su misión. Si se realizaron recomendaciones, no se hicieron públicas. Y si no se hicieron públicas, mal puede pretenderse generalizar una mejora.*

Fecha	Fuente	Transcripción
3/07/1963	JIAAC	PrevAc.Com.Ar