

INFORME INICIAL DE ACCIDENTE

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Zona Rural La Quiaca

FECHA: 22 de julio de 2014

HORA: 15:30

AERONAVE: Avión

MARCA: Cessna

MODELO: A-182-N

MATRÍCULA: LV-JEN

PILOTO: Piloto Privado de Avión

PROPIETARIO: Aero Club

Nota: Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Compartido (UTC) que para el lugar del accidente corresponde al huso horario -3.

INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 22 de julio de 2014, el piloto privado de avión junto con tres acompañantes despegaron del Aeródromo (AD) La Quiaca (IAC) a las 15:30 UTC aproximadamente con la aeronave matrícula LV-JEN.

1.1.2 Después del despegue, el piloto nota una pérdida de sustentación lo cual lo hizo chocar con una loma con posterior impacto con rumbo 080 sobre una loma, al costado de un camino.

1.1.3 La aeronave impactó con el terreno irregular, sin daños a los acompañantes a los que ordenó descender de la aeronave de manera inmediata y alejarse del lugar.

1.1.4 El accidente ocurrió de día y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

1.3 Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Célula: producto del primer impacto con una loma, se produjo desprendimiento del carenado de tren de aterrizaje principal. Posterior al último impacto, se produjo el desprendimiento del tren de aterrizaje de nariz y el desplazamiento del tren de aterrizaje principal izquierdo y derecho hacia atrás. El plano alar y el estabilizador horizontal izquierdo sufrieron daños menores mientras que el plano alar y estabilizador horizontal del lado derecho sufrieron daños de importancia. Las superficies móviles (alerones y flaps) de ambos planos y el estabilizador vertical no sufrieron daños. El fuselaje presentó algunos cortes en su

sección trasera, en el cono de cola y en la sección de unión con el tren de aterrizaje. Producto del impacto se cortaron los cables de comando del timón de profundidad. El tablero de instrumentos y cabina de mandos presentaron daños de importancia.

1.3.2 Motor/es: no presentó indicios de mal mantenimiento ni pérdidas de fluidos, se observaron deformaciones en montantes, capot y en parallamas.

1.3.3 Hélice/s: debido al impacto contra el terreno con el motor con potencia, lo cual produjo dobladuras de importancia, hacia atrás, en ambas palas.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

1.6.1.1 Aeronave monomotor fabricada por Cessna Aircraft Company, modelo A-182-N, número de serie 0145, de construcción metálica, semimonocasco, de cuatro plazas y doble comando. Monoplano de ala alta con tren de aterrizaje convencional fijo. Con un peso máximo de despegue de 1338 kg y un peso máximo de aterrizaje de 1270 kg.

1.6.2 Célula

1.6.2.1 El mantenimiento se llevó a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad periódica del fabricante, teniendo un total general (TG) de 3274,1 h, DURG 1416,2 h y DUI 46,2 h.

1.6.2.2 Certificado de matrícula: registrado a nombre de un aero club, con fecha de inscripción el 20 de agosto de 1976.

1.6.2.3 Certificado de aeronavegabilidad: emitido por **XXXXXXXXXX**. Clasificación Estándar y categoría Normal. Sin fecha de vencimiento.

1.6.2.4 Formulario DA 337: Emitido por Taller 1B-372, el 22 de noviembre de 2013, con fecha de vencimiento en el mes de Noviembre de 2014.

1.6.2.5 Registros de mantenimiento: los mismos indicaban que la aeronave estaba equipada y mantenida de conformidad con la reglamentación y procedimientos vigentes aprobados.

1.6.2.6 Combustible: requerido y utilizado aeronaftha 100 LL. En el momento del accidente la aeronave disponía de 230 litros de combustible distribuido en ambos tanques de ala.

1.6.2.7 Masa y centro de gravedad de la aeronave: el peso máximo de despegue era de 1338 kg y de aterrizaje eran de 1270 kg, y el peso de vacío de 796 kg.

1.6.3 Motor

1.6.3.1 Marca Continental, modelo O-470-R, con número de serie 451432 de 230 HP, el mantenimiento se llevó a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad periódica del fabricante, teniendo un total general (TG) de 3287,9 h, DURG 862,9 h y DUI 45,6 h.

1.6.4 Hélice

1.6.4.1 Marca Mc Cauley, modelo 2A34C201, con número de serie 725661, compuesta de dos palas de construcción metálica y de paso variable; el mantenimiento se llevó a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad periódica del fabricante, teniendo un total general (TG) de 3274,1 h, DURG S/Datos y DUI S/Datos.

1.6.5 Componente o sistema de la aeronave que influyera en el accidente: no se encontraron componentes que puedan haber influido en el accidente.

1.6.6 Disponibilidad y condición de los sistemas de alerta anticollisión, (TCAS, GPWS, etc.): La aeronave no estaba equipada con ningún sistema de alerta, la reglamentación vigente no lo requería.

1.7. Información Meteorológica

1.8. Ayudas a la navegación

1.9 Comunicaciones

1.10 Información sobre el lugar del incidente

1.11 Registradores de vuelo

1.11.1 La aeronave no estaba equipada con un registrador de voces ni con un registrador de vuelo, la reglamentación vigente no lo requería.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 La aeronave impactó con potencia en un campo pedregoso cercano al Aeródromo de La Quiaca, con rumbo 080 aproximadamente, ocasionándole la rotura del tren de aterrizaje principal y de nariz. También presentó severos daños y deformaciones en el plano y estabilizador horizontal derecho. En el compartimiento de la planta motriz se observaron deformaciones en montantes, capot en el parallamas. La hélice presentó dobladuras hacia atrás en los extremos de ambas palas. El tablero de instrumentos y cabina de comandos sufrió daños de importancia, como así también el fuselaje. Por la detención brusca es factible que el motor tenga daños internos. No hubo dispersión de restos excepto el desprendimiento de los carenados del tren de aterrizaje.

1.13 Información Médica y Patológica

1.14 Incendio

1.14.1 No hubo vestigios de incendios ni de explosión.

1.15 Supervivencia

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el lugar del accidente se conectó la batería para comprobar el correcto funcionamiento de los flaps e indicación de combustible, resultando sin novedad.

1.16.2 Se probó comandos resultando fuera de servicio por estar cortados los cables que mueven las superficies móviles de estabilizador horizontal.

1.17 Información orgánica y de dirección

1.18 Información adicional

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

2 HIPÓTESIS INICIAL

(Las que se tienen hasta ese momento, sujeto a cambios conforme avance el proceso de investigación.)

3 TAREAS PENDIENTES

BUENOS AIRES, de 2014.

Investigador operativo

Investigador técnico