

INFORME INICIAL DE ACCIDENTE

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Aeródromo (AD) de la localidad de Cholila, prov. de Chubut.

FECHA: 17 de octubre de 2014

HORA: 14:25 UTC (aprox)

AERONAVE: Avión

MARCA: MOONEY

MODELO: M20J

MATRÍCULA: LV-MPT

PILOTO: Licencia Piloto Comercial de Avión (PCA)

PROPIETARIO: Privado

NOTA: Las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que para el lugar del accidente corresponde al uso horario – 3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 En un vuelo de navegación desde el AP de San Carlos de Bariloche (SAZS), con destino al AD de la localidad de Cholila (CHO), provincia de Chubut, aterrizaje con tren retraído.

1.2 Lesiones a personas

LESIONES	TRIPULANTES	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	----	---	----
GRAVES	----	----	----
LEVES	----	----	----
NINGUNA	1	----	----

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: Deformaciones en la parte inferior del fuselaje y roturas de antenas.

1.3.2 Motor: De importancia por detención brusca por impacto de la hélice con el terreno.

1.3.3 Hélice: De importancia por impacto en un terreno blando con el motor en bajas rpm.

1.4 Otros daños: No hubo

1.5 Información sobre el personal.

1.5.1 El piloto de 41 años de edad, era titular de la Licencia de Piloto Comercial de Avión, sin limitaciones.

1.5.2 La actividad de vuelo, declarada por el piloto, y registrada en su libro de vuelo es:

Total de Horas de Vuelo:	564.6
Últimos 90 días:	28.4
Últimos 30 días	25.7
El día del accidente:	0.9

1.5.3 El certificado de habilitación psicofiológica clase I se encontraba vigente.

1.6 Información sobre la aeronave:

1.6.1 Información general .

1.6.1.1 Característica: Es del tipo avión, marca Mooney modelo M-20-J, fabricado por MOONEY AIRCRAFT CORPORATION USA , con número de serie 24-0810, monoplano de ala baja, de construcción totalmente metálico, tren de aterrizaje triciclo retráctil, con capacidad para 4 personas .Equipado con un motor alternativo de cuatro cilindros, hélice metálica de dos palas. .

1.6.2 Célula

1.6.2.1 El mantenimiento se llevaba a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad periódica del fabricante, teniendo como último registro asentado en su historial un total general (TG) de 1539 h

1.6.2.2 El certificado de Matrícula está registrado a nombre de dos particulares , con fecha de inscripción el 27 de noviembre 2013.

1.6.2.3 El Certificado de Aeronavegabilidad fue emitido por la Dirección de Aeronavegabilidad (DA), el 22 de enero de 2010, sin fecha de vencimiento clasificación ESTANDAR categoría NORMAL.

1.6.2.4 El último formulario DA 337 fue emitido por el taller aeronáutico registrado (TAR) 1B-32 el 17 de octubre de 2013, con vencimiento, octubre de 2014.

1.6.2.5 Peso y centro de gravedad de la aeronave: El peso vacío de la aeronave era de 804 kg, el peso máximo de despegue es de 1,244 kg y el de aterrizaje autorizado es de 1,244 kg.

1.6.3 Motor

1.6.3.1 La aeronave estaba equipada con un motor fabricado por Lycoming, Marca Lycoming, modelo IO-360-A3B6D, con número de serie L-20379-51A de 2700 RPM (200 HP).

1.6.3.2 Según los datos obtenidos de los registros historiales del motor, el mantenimiento se llevaba a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad continuada del fabricante, teniendo al momento del accidente un TG de 1539 h, un DURG de 204,00 h y un DUI de 134,00 h

1.6.3.3 Combustible: requerido 100ll, utilizado 100ll. En el momento del accidente la aeronave disponía de 200 litros de combustible, distribuidos en ambos tanques de ala.

1.6.4 Hélice

1.6.4.1 MC.CAULEY, modelo B2D34C214, con número de serie: 795960 compuesta de dos palas metálicas de paso variable. El mantenimiento se llevaba a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad periódica del fabricante, teniendo como último registro asentado en su historial un total general (TG) de 1539 h, DURG S/D y DUI 139 h.

1.6.5 Peso y balanceo al momento del accidente.

1.6.5.1 El cálculo de los pesos de la aeronave al momento del accidente fueron los siguientes:

Peso Básico:	805 kg.
Peso Máximo de Despegue:	1244 kg
Peso Máximo de Aterrizaje:	1244 kg
Peso Piloto	86 kg
Peso Combustible (242lts X 0.72)	174 kg
Pesos varios:	10 kg
Peso al momento del Despegue:	1075 kg
Peso al momento del accidente:	1045 kg
Diferencia:	199 kg

1.6.5.2 El centro de gravedad se encontraba dentro de los límites establecidos en la Planilla de masa y balanceo del Manual de Vuelo aprobado.

1.7 Información meteorológica

1.7.1 Se solicita información al SMN

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

1.9.1 A la espera de la información solicitada.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 El aterrizaje se realizó en un AD PRIVADO NO CONTROLADO, conforme la información publicada en el Manual de Aeródromos y Helipuertos (MADHEL), en la localidad de Cholila, provincia de Chubut.

1.10.2 Las coordenadas geográficas del lugar son: 422905S 0712738W

1.10.3 Cuenta con una pista de tierra de 900x30 m de orientación 02 / 20 con una elevación de 574 m.

1.11 Registradores de vuelo.

No requerido para este tipo de aeronave.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

No hubo impacto ni dispersión de restos.

1.13 Información médica y patológica

El piloto contaba con su certificado psicofisiológico vigente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

1.15.1 Los cinturones de seguridad estaban fijos y en sus correspondientes anclajes.

1.15.2 El piloto descendió de la aeronave sin sufrir lesión alguna.

1.16 Ensayos e investigaciones.

1.16.1 En el aeródromo Cholila se produjo el aterrizaje con tren replegado. Se autorizó a desplazar la aeronave para no obstaculizar la pista.

1.16.1 Una vez en el lugar del accidente se procedió a realizar una inspección ocular de la aeronave.

1.16.2 Se verificaron comandos de vuelo y de motor, los mismos no presentaban novedad.

1.16.2 Posterior se drenó el combustible aproximadamente unos (200 lts), se realiza el izado del avión y el desplegado del tren de aterrizaje trabando sin ningún inconveniente, posterior se traslada la aeronave al hangar.

1.16.3 La hélice tiene daños de importancia por haber tocado la misma sobre el terreno.

1.16.4 El motor tuvo una detención brusca por impacto de la hélice con el terreno .

1.16.5 La aeronave sufrió leves daños en su recubrimiento de zona ventral y en dos antenas.

1.16.6 De los datos asentados en las libretas historiales, la última inspección se realizó a las 1400 h, al momento del accidente tenía un total de 1539 h, no registra alguna inspección intermedia de 50 h o 100 h, esta aeronave se encuentra con 39 en más desde su última inspección.

1.16.7 En el último formulario 337, con fecha 17 de octubre de 2013 registra que se incorpora un nuevo peso y balanceo, el mismo no se encuentra en el manual de vuelo, figurando solamente último peso y balanceo año 1994.

1.17 Información orgánica y de dirección.

1.17.1 La aeronave pertenecía a un propietario privado.

1.18 Información adicional

1.18.1 A la llegada de los investigadores, la aeronave había sido removida del lugar del accidente con previa autorización de la JIAAC.

1.18.2 No hubo intervención judicial.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

1.19.1 Se utilizaron las técnicas de rutina.

2 HIPÓTESIS INICIAL

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 El piloto omitió extender el tren de aterrizaje.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 De acuerdo a las declaraciones del piloto , y lo comprobado en la investigación , no hubo fallas técnicas .

3 TAREAS PENDIENTES

- 1) Se solicitó información al Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE).
- 2) Se solicitó información al SMN
- 3) Se solicitó información a la ANAC - Dirección de Seguridad Operacional.
- 4) Se solicitó transcripción de las comunicaciones a los AP's SAZS y SAVE.

Buenos Aires, 28 de octubre de 2014

Alejandro DURÁN MORITAN
Investigador Operativo

Hugo SEELIG
Investigador Técnico