

INFORME INICIAL

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Aeródromo Público Controlado de El Palomar.

FECHA: 28 de octubre de 2014

HORA: 14:10 UTC (aprox.)

AERONAVE: Avión

MARCA: Cessna

MATRICULA: LQ-JCW

MODELO: A-182-L

Piloto: Licencia de Instructor de vuelo de avión (IV).

Piloto en instrucción: Alumno Piloto Privado en instrucción, licencia en trámite.

PROPIETARIO: Registrado a nombre de Organismo Público.

Nota: Las horas están expresadas en hora UTC, que para el lugar del accidente corresponde a la hora huso horario -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del suceso:

1.1.1 El día 28 de octubre del 2014, siendo las 09:10 hs local aproximadamente, la tripulación de la aeronave LQ-JCW, se proponía a realizar un vuelo de instrucción, cubriendo la ruta PAL-GEZ-FDO.

1.1.2 Posterior al despegue el instructor decidió colocar la proa hacia el corredor visual N° 12, el que lo llevara hasta el aeródromo de General Rodríguez a fin de realizar prácticas de circuito con su alumno piloto.

1.1.3 Luego de realizar tres toque y despegue, el instructor decide realizar un último circuito de aterrizaje. Cuando la aeronave toca la pista, ambos pilotos escuchan un ruido en la parte lateral izquierda de la aeronave. Comprobándose a posteriori la rotura de la ballesta del tren principal izquierdo. Dicho suceso hace que el instructor decida regresar al Aeródromo de El Palomar. El regreso se produce sin novedad.

1.1.4 Una vez notificada la novedad a la torre del AD PAL, y sin declararse en emergencia se produce el aterrizaje final de la aeronave por la cabecera 16 del aeródromo arriba mencionado, la cual lo hace en la margen derecha de la pista con su posterior despistaje por no disponer de una sección de la ballesta izquierda y la rueda correspondiente.

1.1.5 La tripulación descendió sin novedad y la aeronave resulto levemente dañada.

1.1.6 El accidente ocurrió de día y en buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personas:

LQ-JCW

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	2	-	

1.3 Daños en las aeronaves:

1.3.1 Célula: rotura de tren de aterrizaje principal izquierdo y empenaje horizontal izquierdo.

1.3.2 Motor: sin daños.

1.3.3 Hélice: sin daños.

1.4 Otros daños:

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto de la aeronave poseía su licencia, habilitación psicofísica y libro de vuelo vigente al momento del accidente.

1.5.2 El Alumno Piloto poseía su habilitación psicofísica al momento del accidente.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

1.6.1.1 Características: es del tipo avión, marca Cessna, modelo A-182-L con número de serie A-182-00110 y con capacidad para cuatro personas, con un peso máximo de despegue y aterrizaje de 1270 kg y un peso vacío de 789 kg, de construcción metálica, semimonocasco, ala alta con montantes, tren de aterrizaje triciclo fijo con ruedas, motor alternativo de seis cilindros de 230 HP y hélice metálica, de dos palas y paso variable, velocidad constante.

1.6.2 Célula

1.6.2.1 El mantenimiento de tipo progresivo se llevó a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad del fabricante, teniendo un total general (TG) de 7895,8 h, desde última recorrida general (DURG) 2908,3 h, desde última inspección (DUI) 26,6 h.

1.6.2.2 Certificado de aeronavegabilidad: emitido por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, el 02 de enero de 2001. Clasificación Estándar, categoría Normal. Sin fecha de vencimiento.

1.6.2.3 Certificado de matrícula: expedido por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, Registro Nacional de Aeronaves con matrícula LQ-JCW, el 02 de enero de 2001.

1.6.2.4 Certificado de propiedad: expedido a nombre de Organismo Público, el 02 de enero de 2001.

1.6.2.5 Formulario DA 337: Emitido por Taller 1B-387, en febrero de 2014, con fecha de vencimiento en el mes de febrero de 2015.

1.6.2.6 Combustible: requerido y utilizado era el 100LL. Al momento del accidente contaba con 100 litros aproximadamente distribuidos en ambos tanques de alas.

1.6.2.7 Masa y centro de gravedad de la aeronave: el peso máximo de despegue y de aterrizaje eran de 1270 kg, y el peso vacío de 789 kg.

1.6.3 Motor

1.6.3.1 Marca Continental, modelo O-470-R, con número de serie 191350-R7 de 230 HP. El mantenimiento se llevó a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad del fabricante, teniendo un TG de 8051,6 h, un DURG de 898 h y DUI 26,6 h.

1.6.4 Hélice

1.6.4.1 Marca Mc Cauley, modelo 2A34C203-C, con número de serie 982956, compuesta de dos palas de construcción metálica y de paso variable. El mantenimiento se llevó a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad del fabricante, teniendo un TG de 2196,5 h, DURG 470,8 h y DUI 470,8 h.

1.6.5 Componente o sistema de la aeronave que influyera en el accidente: el tren de aterrizaje de posición izquierda.

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

1.7 Información Meteorológica:

SPECI SADP 281410Z 11017KT CAVOK 24/17 Q1012= SPECI REALIZADO POR ACCIDENTE.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

1.9.1 Técnicamente las comunicaciones se desarrollaron sin inconvenientes en ambos sentidos y en todas las frecuencias utilizadas.

1.9.2 Contenido de las comunicaciones a la espera de las transcripciones.

1.10 Información sobre el lugar del incidente:

1.10.1 El accidente tuvo lugar en el Aeródromo Público Controlado de El Palomar, el cual está ubicado a 1.5 km de la ciudad homónima en las coordenadas S 34° 36' 36" W 058° 36' 45". Le elevación es de 18 m / 59 ft sobre el nivel medio del mar (SNM). Tiene una pista con orientación 16 / 34 de asfalto de 2110 m de largo por 50 metros de ancho.

1.11 Registradores de vuelo

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

1.12 Información sobre la aeronave y el impacto

1.12.1 La aeronave aterrizó en el Aeródromo Público Controlado de El Palomar, en pista 16, con la ballesta del tren principal izquierdo rota, desviándose de la trayectoria del rumbo de pista hacia la izquierda, deteniéndose en la franja de seguridad (zona de tierra), en posición de aproximadamente 80° respecto de la orientación de la pista. No hubo dispersión de restos.

1.12.2 Posteriormente donde había realizado "toque y despegue" (Aeródromo Gral. Rodríguez), se encontró parte de tren de aterrizaje izquierdo.

1.13 Información médica y patológica

No aplicable.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

No hubo lesionados en la aeronave.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Se verificaron los daños en la aeronave y se registraron los mismos mediante tomas fotográficas.

1.16.2 Se solicitó documentación de la aeronave.

1.17 Información orgánica y de dirección:

Aeronave perteneciente a Organismo Público.

1.18 Información adicional:

1.18.1 De acuerdo a lo investigado hasta el momento, no se encuentran evidencias de fallas a nivel operativo, que hayan contribuido al accidente.

1.19 Técnicas de Investigaciones Útiles y Eficaces:

1.19.1 Se utilizaron las de rutina.

2 HIPÓTESIS INICIAL

2.1 Rotura de la ballesta del tren de aterrizaje de posición izquierda por fractura.

3 TAREAS PENDIENTES

3.1 Enviar la ballesta al laboratorio para análisis de fractura.

3.2 Solicitar documentación de rutina a la ANAC.

BUENOS AIRES, 31 de Octubre 2014.

Investigador operativo

Investigador técnico

Regina SUBIA
Auxiliar Investigador Técnico