

INFORME INICIAL DE ACCIDENTE

ACCIDENTE OCURRIDO EN:

FECHA: 10 de enero de 2015

HORA: 13:15 UTC (aprox)

AERONAVE: Avión

MARCA: PIPER

MODELO: PA-25-235

MATRÍCULA: LV-CCH

PILOTO:

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

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: Destruída, consumida por el incendio

1.3.2 Motor: Por efectos del impacto, se encontraba desprendido del fuselaje y en posición invertida.

1.3.3 Hélice: Destruída, por el impacto con el terreno.

1.4 Otros daños:

Se encontró postes con un tendido de alambrados rotos, como también la línea superior del alambrado cortado (Aproximadamente 20 metros).

1.5 Información sobre el personal.

1.5.1

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

Total de Horas de Vuelo:

Últimos 90 días:
Últimos 30 días
El día del accidente:

1.5.3

1.6 Información sobre la aeronave:

1.6.1 Información general .

1.6.1.1 Característica: Es del tipo avión, marca PA-25-235, fabricado por PIPER AIRCRAFT, el certificado tipo lo tiene LAVIA ARGENTINA S.A. (LAVIASA) con número de serie 25-2702, monoplano de ala baja, de construcción mixta, tren de aterrizaje del tipo convencional fijo con ruedas y amortiguación a cilindro, equipado con frenos hidráulicos en sus ruedas del tren principal.

1.6.2 Célula 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 5449,7 h, de la última recorrida general (DURG) de 322.9 h y de la última inspección (DUI) de 36.7 h.

1.6.2.1 El certificado de Matrícula está registrado a nombre de una empresa privada, con fecha de inscripción el 16 de setiembre 2014.

1.6.2.2 El Certificado de Aeronavegabilidad fue emitido por la Dirección de Aeronavegabilidad (DA), el 20 de enero de 2010, con fecha de vencimiento 30 de enero de 2015 clasificación RESTRINGIDO categoría ESPECIAL

1.6.2.3 El último formulario DA 337 fue emitido por el taller aeronáutico registrado (TAR) 1B-344 el 7 de enero de 2014, con vencimiento, enero de 2015.

1.6.2.4 Peso y centro de gravedad de la aeronave: El peso vacío de la aeronave era de 771 kg, el peso máximo de despegue y de aterrizaje es de 1,315 kg.

1.6.3 Motor

1.6.3.1 La aeronave estaba equipada con un motor fabricado por Lycoming, Marca Lycoming, modelo 0540-B2B5 CA1D5, con número de serie L-6495-40 de 2575 RPM (235 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 5453,4 h, un DURG de 38,2 h y un DUI de 38,2 h

1.6.3.3 Combustible: requerido 100ll, utilizado 100ll. En el momento del accidente la aeronave disponía aproximadamente de 160 litros de combustible, en su tanque con una capacidad total de 200 lts.

1.6.4 Hélice

1.6.4.1 MC.CAULEY, modelo 1A 200/FA8452, con número de serie: 100493 compuesta de dos palas metálicas de paso fijo. El mantenimiento se llevaba a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad periódica del fabricante, teniendo como último registro un total general (TG) de 5449,7 h, DURG 322.8 y DUI 36.7 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:	771kg
Peso Máximo de Despegue:	1315kg
Peso Máximo de Aterrizaje:	1315kg
Peso Piloto	80kg
Peso Combustible (160lts X 0.72)	115.2kg
Peso del producto:	460kg
Peso al momento del Despegue:	1460kg
Peso al momento del accidente:	1426kg
Diferencia:	111.2kg (Excedido)

1.6.5.2 La aeronave se encontraba excedido en 125 kg conforme a la planilla de peso y balanceo de la aeronave para el despegue, y en el momento del accidente excedido en 111kg.

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

1.10.2

1.10.3

1.11 Registradores de vuelo.

No requerido para este tipo de aeronave.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1

1.13 Información médica y patológica

1.14 Incendio

1.14.1 Posterior al primer impacto la aeronave recorrió una distancia de 45 metros, quedando invertida, el piloto pudo salir de la aeronave por sus propios medios y a los minutos vio cómo se prendía fuego, los servicios de bomberos no concurrieron al lugar.

1.15 Supervivencia

1.15.1

1.15.2

1.16 Ensayos e investigaciones.

1.16.1 En un vuelo de aeroaplicación, sobre un lote de aproximadamente 40 hectáreas sembrado de girasoles, la aeronave posterior al impacto se encontraba invertida e incendiada casi en su totalidad.

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

1.16.2 Sobre un campo lindero, sembrado de maníes a 45mts en línea recta de la aeronave se localizó un primer golpe, probablemente con la hélice la cual se desprende completamente con el plato dentado del motor.

1.16.3 A 38 metros se encontraban restos de recubrimientos y la bomba de rociad

1.16.4 El tren principal derecho con su rodado se desprendió de la aeronave y se encontraba en la línea del alambrado.

1.16.5 Por efectos del impacto, el motor se encontraba desprendido del fuselaje y en posición invertida y expuesto al fuego.

1.16.6 El generador se encontraba desprendido a metros del avión, intacto y no fue alcanzado por el fuego.

1.16.7 Se verificó el tren de aterrizaje principal, el izquierdo se encontraba en su posición con el rodado, el derecho se desprendió aparentemente por un toque fuerte a 5 metros del avión.

1.17 Información orgánica y de dirección.

1.17.1 La aeronave pertenecía a un propietario privado.

1.18 Información adicional

1.18.1 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

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, 16 de enero de 2015

Alberto Rochi
Investigador Operativo

Hugo SEELIG
Investigador Técnico