

INFORME INICIAL DE ACCIDENTE

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Aeródromo Santa Teresita, provincia de Buenos Aires

FECHA: 25 de enero de 2015

HORA: 18:25 UTC Aprox

AERONAVE: Avión.

MARCA: Ranquel

MODELO: I.A. 46

MATRÍCULA: LV- HMB

PILOTO: Licencia de Piloto Comercial Avión

PROPIETARIO: Privado

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

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El día 25 de enero de 2015 a las 18;25 (utc) , en un vuelo de entrenamiento local el piloto despegó del umbral de la pista 17 del Aeródromo de Santa Teresita, según lo manifestado por el propietario.

1.1.2 Inmediatamente después del despegue el piloto realizó un circuito para regresar sobrevolando paralelo a la pista pasando por la zona de enganche del cartel publicitario para realizar según lo manifestado, un vuelo de entrenamiento y prueba de la aeronave recientemente adquirida, arribada el día anterior

1.1.3 Tal condición llevó al piloto a tomar la decisión de efectuar un aterrizaje de emergencia en dicho campo, el mismo fue realizado en condición de una configuración de full flaps sobre un sembrado de soja.

1.1.4 Fue allí donde rompió el tren principal derecho y posterior a ello se doblaron las palas de hélices y se deformó el empenaje. La aeronave posterior al primer impacto

se deslizó unos 45 m hasta su detención completa sin existir incendio y escasa dispersión de restos.

1.1.5 Lo anteriormente expresado fue comentado por el piloto dado que a la llegada de los investigadores de la JIAAC el 13 de enero de 2015, el avión había sido removido por el piloto.

1.1.6 El suceso no fue denunciado en tiempo y forma por el piloto, propietario, ni tampoco por el jefe de Aeródromo del lugar.

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

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves	--	--	--
Ninguna	1	—	

1.3 Daños sufridos por la aeronave.

1.3.1 Producto del impacto contra el terreno, la aeronave sufrió daños en el fuselaje, empenaje, tren de aterrizaje, hélice y otros daños menores en las alas.

1.4 Otros daños

No hubo

1.5 Información sobre el personal

Se requiere a la ANAC, INMAE informes de la tripulación.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

1.6.1.1 El avión es del tipo aeroaplicador, marca Piper, modelo PA 25-150, con número de serie 25-249, monoplaça, de ala baja con flaps, tren convencional, construido con materiales metal / tela y tanques para producto, con cola convencional.

Su peso máximo de despegue y aterrizaje de 1043,3. 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 como última actividad al momento del accidente un total general (TG) de 5335 Hs, desde última recorrida general (DURG) 308 Hs y desde última inspección (DUI) 11 Hs.

1.6.2.2 Certificado de matrícula: registrado a nombre de un propietario privado, con fecha de inscripción el 23 de Julio de 2014.

1.6.2.3 Certificado de aeronavegabilidad: emitido por la ANAC el 14 de Noviembre de 2012. Clasificación Restringida y categoría Especial con propósito Agrícola (Fumigación). Sin fecha de vencimiento

1.6.2.4 Formulario DA 337: Emitido por Taller 1-B-127 el 06 de Febrero de 2014, con fecha de vencimiento en el mes de Febrero de 2015.

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: no requerido.

1.6.2.7 Masa y centro de gravedad de la aeronave: con un peso máximo de despegue y aterrizaje de 1043.3 kg y un peso vacío de 620.5 kg.

1.6.3 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

A la espera del informe del servicio Meteorológico Nacional.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplica.

1.9 Comunicaciones

No se realizaron comunicaciones.

1.10 Información sobre el lugar del suceso

El incidente ocurrió en zona rural a unos 2000 mts al Norte del Aeroclub de Trenque Lauquen y sus coordenadas son: 35° 56´ 32" S -- 062° 46´ 27" W, con una elevación de 101 m.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 Posterior al impacto contra el terreno los pocos restos dispersos quedaron en un radio de no más de 5 m.

1.12.2 Los restos fueron removidos por el piloto/propietario y llevados al hangar de su propiedad, en donde son vistos por esta junta.

1.12.3 El impacto se produce sobre un campo sembrado de soja.

1.13 Información Médica y Patológica

Sujeta a consulta con el Asesor Médico.

1.14 Incendio

No hubo incendio.

1.15 Supervivencia

El piloto abandono el avión por sus propios medios.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Se realizó una inspección de la aeronave en el hangar del propietario, en donde se corroboraron los daños y el normal funcionamiento de los controles de comandos, solo los que aún seguían conectados.

1.16.2 Se verificaron en la aeronave los daños sufridos en el accidente documentándose los mismos mediante tomas fotográficas.

1.16.3 La aeronave no presentó novedades en su documentación técnica: presentó Certificado de Aeronavegabilidad, Certificado de Matrícula, formulario 337 y Manual de Vuelo vigentes.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es de propiedad de un privado.

1.18 Información adicional

Por el momento no se formulan.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

Se aplicaron las de rutina.

2 HIPÓTESIS INICIAL

2.1 Factor Humano

De lo hasta ahora investigado surge que fue el factor humano determinante en el suceso.

La Hipótesis principal a seguir es la relacionada con una operación incorrecta producto de una distracción.

2.2 Aspecto técnico.

De la investigación realizada, al momento, se puede deducir que no hubo fallas de origen técnico que influyera en dicho accidente.

3 TAREAS PENDIENTES

A la espera de la documentación de rutina.

Analizar y relevar toda la información obtenida.

Realización del Proyecto de Informe Final con la documentación pendiente.

Asesor Médico.

BUENOS AIRES, de enero de 2015.

Investigador operativo
Sr Bosch Jorge

Investigador técnico
Sr Godoy

Investigador operativo auxiliar
Sr Galgano Juan Martín

Investigador técnico auxiliar
Sr Navarro Martin