

INFORME INICIAL DE ACCIDENTE

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Aeropuerto Morón
FECHA: 31 de enero de 2015 HORA: 15:30 UTC
AERONAVE: Avión MARCA: Cessna.
MODELO: C-152 MATRICULA: LV-OCI
PILOTO: Piloto Privado de Avión
PROPIETARIO: Aeroclub.

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

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del accidente

1.1.1 En un vuelo de Aviación General, mientras se realizaba una navegación de entrenamiento, desde el aeroclub de Luján hacia el aeropuerto de Morón en la Fase de Aterrizaje al momento del toque la aeronave C-152 LV-OCI sufre la rotura del montante del Tren de Nariz, por lo que el avión impacta contra la pista con detención brusca del motor y ruptura de hélice. La piloto abandonó la aeronave sin lesiones.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños en la aeronave:

1.3.1 Célula:

1.3.2 Motores:

1.3.3 Hélice:

1.4 Otros daños

1.4.1 No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 La Piloto al mando de 22 años de edad era titular de la Licencia de Piloto Privado de Avión, con habilitaciones para Monomotores Terrestres Hasta 5.700 Kgs.

1.5.2 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica se encontraba vigente hasta el 01 de Septiembre de 2016.

1.5.3 Su experiencia de vuelo en horas de acuerdo con lo asentado en su Libro de Vuelo hasta el 31 de Enero de 2015 era la siguiente:

Total de vuelo:	42.6 Hrs.
En los últimos 90 días:	14.8 Hrs.
En los últimos 30 días:	6.9 Hrs.
En el tipo de avión accidentado:	42.6 Hrs.
El día del accidente:	1.0 Hrs.

1.6 Información sobre la aeronave

Pendiente Recibir Confirmación DEM y DNSO

1.6.1 Célula

1.6.1.1 Marca Cessna modelo C-152, fabricado en EEUU, Número de serie: 84014.

1.6.1.2 Es de construcción metálica; tenía una capacidad máxima para 2 personas.

1.6.1.3 Al momento del accidente, según Formulario 337 presentaba una actividad de vuelo según sus libretas historiales de 10.216 Hrs. de total general (TG) y 3047 Hrs desde la última recorrida (DUR). Figurando la última inspección de 50 h realizada a las 10.172 Hrs. de TG en taller aeronáutico habilitado (1B-424) .

1.6.2 Motores

1.6.2.1 La aeronave estaba equipada con 1 motores marca LYCOMING, modelo O-235-L2C, número de serie L-22316-15, que entregaban 110 hp de potencia a 2550 RPM.

1.6.2.2 Motor: al momento del accidente contaba con 9095 Hrs de TG y 639 Hrs DUR. La última inspección se realizó a las 9051 Hrs de TG con fecha 7-01-2015, habilitado hasta las 10858 Hrs de TG o hasta Junio 2025.

1.6.3 Hélices

1.6.3.1 El motor estaba equipado con hélice marca Mc. Cauley, modelo 1A103/TCM6958, número de serie RKC-069, de paso fijo de palas metálicas.

1.6.3.2 Hélice motor: poseía 1.068 Hrs DUR, habilitada hasta 1.500 Hrs o Febrero 2018.

1.6.6 Peso y Balanceo

1.6.4.1 En el Manual de Vuelo de la aeronave se verificó que el Peso Máximo de Aterrizaje (PMA) era de 1670 lbs, siendo que al momento del accidente contaba con un peso de 1.388 lbs..

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

Vacío:	1.136 lbs
Combustible (76 Lts x 0,72):	120 lbs
Piloto:	132 lbs
Pasajeros:	-----
Total al momento del accidente:	1.388 lbs
Máximo de Aterrizaje (PMA):	1.670 lbs
Diferencia:	282 lbs en menos respecto al PMA

1.7 Información Meteorológica

1.7.1 El informe del Servicio Meteorológico Nacional (SMN) consigna para SADM, de acuerdo a SPECI de las 15:43 UTC del 31 de enero de 2015, las condiciones eran las siguientes: Viento de los 020°/07kt, Claro e ilimitado, temperatura 26°C, Punto de Rocío 17°C, Presión a nivel del mar 1018 hPa.

1.8 Ayudas a la navegación

Pendiente Recibir SMN

1.8.1 No aplicable.

1.9 Comunicaciones

1.9.1 Las comunicaciones que se produjeron fueron con la Torre de Control del Aeropuerto Morón, para aproximación y aterrizaje, fueron en forma normal y sin inconvenientes en la transmisión y recepción en ambos sentidos.

1.10 Información sobre el lugar del accidente:

1.10.1 El accidente se produjo en el Aeropuerto de Morón, ubicada a 3 km al Sur Oeste de la localidad de Morón, provincia de Buenos Aires. Posee una pista de 2850 x 40 Metros, con orientación 02-20.

1.10.2 Las coordenadas geográficas del lugar son: 34° 39' 13 S y 058° 38' 40 W, con una elevación del terreno 29 metros sobre el nivel medio del mar.

1.11 Registradores de vuelo

1.11.1 No aplicable.

1.12 Información sobre la aeronave y el impacto

1.12.1 La aeronave realizó el circuito de tránsito desde el corredor visual y la aproximación final a la pista 02, en la fase de aterrizaje realizó un primer toque y cuando se produce el toque final se quiebra la horquilla de la rueda de nariz, por lo que impacta la hélice contra la pista produciendo la detención brusca del motor. La aeronave después del impacto se desplaza y detiene en unos 30 metros.

1.13 Información médica y patológica

1.13.1 No se detectaron indicios de antecedentes médico / patológicos del piloto que incidieran en el accidente.

1.14 Incendio

Pendiente Recibir Inf DEM y DNSO

1.14.1 No hubo.

1.15 Supervivencia

1.15.1 Los arneses de sujeción del piloto actuaron correctamente protegiendo al mismo de sufrir lesiones.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 A la llegada de los investigadores al lugar del accidente se verificaron, la documentación del piloto, de la aeronave, también los comandos de vuelo y motor, para verificar su estado y accionamiento, estando todos ellos sin novedades.

1.16.2 Se observó que la horquilla rota junto con el conjunto de rueda de nariz se encontraba sobre la pista a unos 30 metros del lugar de detención de la aeronave accidentada.

1.16.3 Durante la entrevista el piloto manifestó que aproximó a final larga con una velocidad de 70 nudos y con la aeronave configurada con 1 punto de flap. En el toque rebotó una vez, y al segundo toque sintió que se inclinaba hacia adelante. El avión se detuvo en unos 30 metros. Cuando se detuvo totalmente cortó mezcla, magnetos y batería. Previo al corte de batería intentó comunicarse con la TWR para informar la emergencia. Posteriormente se liberó de los arneses y abandonó el avión.

1.16.5 El Operador de la TWR informó que la aeronave LV-OCI se comunicó desde el corredor visual Nro 12 proveniente del Aeroclub Luján (LJN). Autorizó que ingrese al circuito de tránsito, notificó normalmente inicial, básica y final. Le dio autorización para aterrizar, al momento del toque se observa una detención brusca, por lo que activó la alarma de emergencia.

1.16.5.1 A la aeronave en final se le notificó que las condiciones de pista eran de viento de los 360° a 6 nudos.

1.16.5.2 La estación meteorológica emite un SPECI a las 15:43 hrs (UTC) con

viento de los 020° a 7 nudos Claro e ilimitado, temperatura 26°C, Punto de Rocío 17°C, Presión a nivel del mar 1018 hPa.

1.17 Información orgánica y de dirección

1.17.1 La aeronave era propiedad del Aeroclub Argentino y se estaba utilizando para realizar un vuelo de navegación de entrenamiento.

1.17.2 La institución dispone de un procedimiento y formulario para encaminar las autorizaciones de vuelo de pilotos en entrenamiento que realizarán prácticas de navegación, el que se había cumplimentado.

1.18 Información adicional

1.18.1 La aeronave fue removida de la pista con posteridad a la llegada de los Investigadores, siendo esta operación indicada y coordinada con el investigador técnico.

1.19 Técnicas de Investigaciones Útiles y Eficaces

1.19.1 De las entrevistas a testigos y la investigación de campo, en una primera etapa, surgen los siguientes elementos:

1.19.1.1 Se trató de un vuelo de Aviación General, de una aeronave de un aeroclub, que era utilizada para realizar un vuelo de navegación de entrenamiento, habiendo partido del aeropuerto de MOR a LJN a las 14:05 Hrs (UTC) para regresar de este a las 15:00 Hrs (UTC) con destino final MOR.

1.19.1.2 La aeronave estaba autorizada a realizar el vuelo tanto por la institución como por la oficina de control de tránsito aéreo, según lo expresado en su Plan de Vuelo Presentado.

2. HIPÓTESIS INICIAL

2.1 Técnica.

2.1 De lo investigado surge que el accidente de este avión

2.2 Operativa

Información a desarrollar por parte del Investigador Técnico.

2.2.1 Hasta el momento, se podría inferir que las causas estarían circunscriptas a la operación de la aeronave al momento del aterrizaje. Dado que según lo expresado por la piloto se produjo un segundo toque el que produjo una fuerza de impacto superior a la que soportaba la horquilla de la rueda de nariz.

2.2.2 La meteorología era óptima y no habría afectado la operación.

3. TAREAS PENDIENTES

3.1 Recibir información de SMN de rutina.

3.2 Recibir información de licencias, habilitaciones y exámenes psicofisiológicos de la piloto por parte del DEM y DNSO.

3.3 Recibir copia de la desgravación de la cinta de la TWR de Morón.

Buenos Aires, 02 de febrero de 2015.

Investigador Operativo
Alberto Baigorri

Investigador Técnico
Ricardo Bresan

Investigador Operativo (Aux.)
Claudio J. Lavirgen