

INFORME INICIAL DE ACCIDENTE

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Ciudad Evita Pcia. De Buenos Aires

FECHA: : 17 de febrero de 2015

HORA: 19:50 UTC (aprox)

AERONAVE: AVION

MARCA: PIPER

MODELO: PA-11

MATRÍCULA: LV-YMV

PILOTO: PRIVADO DE AVION

PROPIETARIO: AERoclub

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: La aeronave resulto con daños de importancia en el tren principal de aterrizaje derecho, zona del fuselaje, y con el plano derecho e izquierdo destruido.

1.3.2 Motor: De importancia por impacto sobre el terreno

1.3.3 Hélice: Destruída, por el impacto sobre el terreno

1.4 Otros daños:

No hubo

1.5 Información sobre el personal.

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 .

1.6.1.2 . Es un avión, marca Piper modelo PA-11 número de serie 11-578, de dos plazas en tándem, con un peso máximo de despegue de 554 kg, de ala alta reforzada de estructura mixta, fuselaje de tubos de acero cromo molibdeno. Grupo de cola con tubos de acero soldados y un tren de aterrizaje convencional fijo con amortiguadores a sandow, con frenos hidráulicos

1.6.2 Célula

1.6.2.1 El mantenimiento se llevaba a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad periódica del fabricante.

1.6.2.2 El certificado de Matricula está registrado a nombre de un aeroclub, fecha de inscripción 22 de noviembre de 1948.

1.6.2.3 . El Certificado de Aeronavegabilidad fue emitido por la Dirección de Aeronavegabilidad (DA), "R" el 25 de agosto de 1953, 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-101 el 2 de enero de 2015, con vencimiento, enero de 2016.

1.6.2.5 El peso vacío de la aeronave era de 368 kg y el peso máximo de despegue y aterrizaje autorizados son de 554 kg

1.6.3 Motor

1.6.3.1 La aeronave estaba equipada con un motor fabricado por TELEDYNE CONTINENTAL MOTORS, marca: CONTINENTAL, modelo: A-65-8F y número de serie: 60862-8-8 Limite de operación, 2300 rpm, (65 HP). El motor de cuatro cilindros horizontalmente opuestos.

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 18.386 h, un DURG de 833 h y un DUI de 26 h.

1.6.3.3 El combustible requerido y usado era aeronafta 100LL, en el momento del accidente no se detectó combustible, en zona del filtro y en el tanque único, lado izq.

1.6.4 Hélice

1.6.4.1 La hélice marca: CLERICI, modelo: M1A, número de serie: 1452, de madera, de dos palas y de paso fijo. Según los datos obtenidos de los registros historiales de la hélice totalizaba, 18386. h de (TG). Al momento del accidente.

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:	368.0 kg.
Peso Máximo de Despegue:	554 kg
Peso Máximo de Aterrizaje:	554 kg
Peso Piloto	80 kg
Peso Combustible (00:00lts X 0.72)	00.0 kg
Pesos varios:	2 kg
Peso al momento del Despegue:	496.8 kg
Peso al momento del accidente:	450,8 kg
Diferencia:	103,2 kg (en menos del PMA)

1.6.5.2 2 El centro de gravedad se encontraba dentro de los límites establecidos en la Planilla de masa y balanceo con fecha del 15 de octubre de 1989 y adjunta al 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

1.11 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 La aeronave quedó detenida dentro de un predio (Cancha de futbol) ,el plano derecho impacto en un poste quedando desprendido del avión .

1.12.2 El avión quedo apoyado sobre las ruedas del tren principal, el derecho roto y la hélice destruida por el impacto sobre el terreno.

1.13 Información médica y patológica

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

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

1.16 Ensayos e investigaciones.

1.16.1 Llegado al lugar del accidente se procedió a realizar una inspección ocular de la aeronave.

1.16.2 Se controló el combustible en el tanque único izquierdo vacío, y la no existencia del mismo en carburador y filtro.

1.16.3 Se verificaron comandos de motor, los mismos se encontraban trabados por causa del mismo impacto

1.16.4 Los cables de comando de vuelo de alerones se encontraban cortados, por impacto de la aeronave.

1.16.5 Los cables de comando del timón de altura y dirección no presentaban novedad.

1.16.6 La hélice destruida por impacto sobre el terreno.

1.16.7 El motor tubo impacto sobre el terreno, rompiéndose la toma del múltiple al carburador y los soportes de carenado con deformaciones.

1.16.8 Ambos planos quedaron destruidos, el derecho se desprendió del avión al impactar sobre un poste y el izquierdo sobre el terreno.

1.16.9 El parabrisas de plexiglás del lado izquierdo se partió por causa del impacto.

1.17 Información orgánica y de dirección.

1.17.1 La aeronave pertenecía a un propietario privado.

1.18 Información adicional

1.18.1 No hubo intervención judicial

1.18.2 Se autorizó traslado de la aeronave al Centro Universitario de Aviación.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

1.19.1 Se utilizaron las técnicas de rutina.

2 HIPÓTESIS INICIAL

2.1 Aspectos operativos

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 De acuerdo a las declaraciones del piloto, tuvo una pérdida de potencia y detención del motor, por causas que se tratan de establecer.

3 TAREAS PENDIENT

- 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, 23 de febrero de 2015

JOSE MARTINEZ
Investigador Operativo

HUGO SEELIG
Investigador Técnico