

INFORME INICIAL DE INCIDENTE

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Aeropuerto Morón

FECHA: 4 de Mayo de 2015 HORA: 18:35 UTC

AERONAVE: Avión MARCA: Cessna.

MODELO: C-150 j MATRICULA: LV-CHF

PILOTO: Piloto Privado de Avión

INSTRUCTOR: Instructor de Vuelo.

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 Durante un vuelo de instrucción con la aeronave C-150 Matrícula LV-CHF, posterior al aterrizaje y con el avión dominado, al salir de pista hacia la calle de rodaje "Delta", perdió efectividad en el freno derecho, sin poder dominar el avión, desde la calle de rodaje ingresó al paño verde, deteniéndose a aproximadamente 2 metros del pavimento. Donde detuvo el motor. El piloto e instructor abandonaron la aeronave sin lesiones.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños en la aeronave:

1.3.1 Célula: Ninguna

1.3.2 Motores: Ninguna.

1.3.3 Hélice: Ninguna

1.4 Otros daños

1.4.1 No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El Piloto de 20 años de edad, de nacionalidad peruana, era titular de la Licencia de Piloto Privado de Avión, con habilitaciones para Monomotores Terrestres y Vuelo VFR Controlado.

1.5.2 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica se encontraba vigente hasta el 31 de Mayo de 2016.

Pendiente Recibir Confirmación DEM

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Célula

1.6.1.1 Marca Cessna modelo C-150 J, fabricado en EEUU, Número de serie: 15070712, de construcción metálica, materiales compuestos y de ala alta, con tren de aterrizaje triciclo, con frenos en las dos ruedas del tren principal accionados hidráulicamente. Equipada con un motor de cuatro cilindros horizontales opuestos, de 100 hp de potencia. Con dos tanques de combustible uno en cada semi ala de capacidad de 26 gal (98 litros).

1.6.1.2 La Célula era de inspección periódica de acuerdo al plan de mantenimiento del fabricante con un total general (TG) al momento del incidente de 8996.3 h.

1.6.1.3 El Certificado de Matrícula se encontraba registrado a nombre de una escuela de vuelo con fecha de expedición 29 de noviembre de 2010.

1.6.1.4 El Certificado de aeronavegabilidad fue emitido por la ANAC es de categoría Estándar y de clasificación Normal, con fecha de emisión 06 de noviembre de 2010.

1.6.1.5 El Formulario 337 fue emitido por el taller 1-B-153 con fecha 14 de enero de 2016, con vencimiento abril de 2016.

1.6.1.6 El Motor era de marca Lycoming modelo O-200-A, con número de serie 64203-6-A, con un programa de inspección periódica según plan de mantenimiento del fabricante con un total general 2770 (TG).

1.6.1.7 El Combustible requerido y utilizado fue del tipo 100LL con un total de 35 l al momento del incidente, distribuidos en sus dos tanques de ala.

1.6.1.8 La Hélice era de marca Mc Cauley modelo 1A101/DCM 6948, con número de serie AHK 41006 de dos palas de paso fijo, con un total general de 34.7 (TG).

1.6.2 Peso y Balanceo

1.6.2.1 En el Manual de Vuelo de la aeronave se verificó que el Peso Máximo de

Aterrizaje (PMA) era de 726 kg.

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

1.7 Información Meteorológica

1.7.1 El informe del Servicio Meteorológico Nacional (SMN) consignaba para MOR,.....

Pendiente Recibir SMN

1.8 Ayudas a la navegación

1.8.1 No aplicable.

1.9 Comunicaciones

1.9.1 Las comunicaciones con la Torre de Control del Aeropuerto Morón, para el aterrizaje y posterior rodaje fueron normales 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 normal y posterior aterrizaje, cuando abandonó pista por calle de rodaje "Delta", al no contar con frenos en el tren principal derecho, se desvió hacia la izquierda ingresando al paño verde, donde detuvo su motor, sin producir daños ni a la aeronave ni a la tripulación.

1.13 Información médica y patológica

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

Pendiente Recibir Inf DEM

1.14 Incendio

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 verificó que la aeronave se encontraba detenida sobre el paño verde a unos 2 metros al costado de la calle de rodaje, sin daños ocasionados por la salida de la senda normal de rodaje.

1.16.2 Asimismo se comprobaron los comandos de vuelo y motor, para verificar su estado y accionamiento, estando todos ellos sin novedades.

1.16.3 Se comprobó que el freno del conjunto de rueda del tren principal derecho era ineficiente, por pérdida de líquido hidráulico.

1.17 Información orgánica y de dirección

1.17.1 La aeronave era propiedad de la Escuela de Vuelo Sky Flight y se estaba utilizando para realizar un vuelo de entrenamiento.

1.18 Información adicional

1.18.1 La aeronave fue removida del paño verde 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

Se utilizaron las de rutina.

2. HIPÓTESIS INICIAL

2.1 Técnica.

2.1 Se encuentra en etapa de investigación, para determinar los causales de la pérdida de líquido hidráulico del sistema de freno de la rueda derecha.

2.2 Operativa

2.2.1 Hasta el momento, se podría inferir que las causas estarían circunscriptas a una falla técnica, por pérdida del líquido hidráulico del freno derecho.

3. TAREAS PENDIENTES

3.1 Recibir información de SMN de rutina.

3.2 Recibir información de exámenes psicofisiológicos de los pilotos por parte del DEM.

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

Buenos Aires, 08 de Mayo de 2015.

Investigador Operativo
Lic. Claudio Lavirgen

Investigador Técnico
Ruben Palacios

Investigador Técnico (Aux.)
German Rodriguez