

INFORME INICIAL DE ACCIDENTE

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Aeródromo Ñanco Lauquen
(Trenque Lauquen)

FECHA: 22 de noviembre de 2015 HORA: 14:00 UTC

AERONAVE: Avión MARCA: Weatherly

MODELO: 620-B MATRICULA: LV-BMU

PILOTO: Piloto Comercial de 1ra Clase Avión

PROPIETARIO: Francisco Galeazzi.

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

En un vuelo de Aviación General, el avión Weatherly 620-B matrícula LV-BMU, afectado a una empresa de Trabajo Aéreo de aeroaplicación, partió del aeródromo de Ñanco Lauquen (TQL) para realizar un pulverizado al sur de Trenque Lauquen, despegando a las 13:00 Hrs (UTC) aproximadamente para regresar al aterrizaje a las 14:00 Hrs (UTC), en la fase de aterrizaje, en el momento del toque, se produjo la rotura de la tijera del tren principal derecho y reventón de cubierta.

El frenado y detención de la aeronave producto del roce del bloque de freno sobre la superficie de la pista, produjo que la aeronave piloneó con impacto de la hélice contra el terreno.

El accidente ocurrió de día y en buenas condiciones de visibilidad. El Piloto no sufrió lesiones producto del accidente.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños en la aeronave:

1.3.1 Célula: Leves

1.3.2 Motores: De importancia.

1.3.3 Hélice: De importancia.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

El piloto al mando de 37 años de edad, era titular de la Licencia de Piloto Comercial de 1ra Clase Avión (PC1), Piloto Comercial (PC), Aeroaplicador, Instructor de Vuelo (IV) y Piloto de Planeador, Número: 60.122, con habilitaciones para vuelo nocturno, vuelo por instrumentos, remolcador, Monomotores Terrestres Hasta 5.700 Kgs y Multimotores Terrestres hasta 5.700 Kgs.

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

Su experiencia de vuelo en horas de acuerdo con lo asentado en su Libro de Vuelo hasta el 22 de Noviembre de 2015 era la siguiente:

Total de vuelo:	2172.9 Hrs.
En los últimos 90 días:	16.3 Hrs.
En los últimos 30 días:	8.2 Hrs.
En el tipo de avión accidentado:	13.7 Hrs.
El día del accidente:	3.0 Hrs.

1.6 Información sobre la aeronave

Pendiente Recibir Confirmación DEM y DNSO



1.6.1 Célula

Marca Weatherly modelo 620-B, fabricado por Weatherly Aviation Company, Número de serie: 1568.

Es de construcción metálica; tenía una capacidad máxima para 1 persona.

Al momento del accidente, presentaba una actividad de vuelo según sus libretas historiales de 3394 Hrs. de total general (TG). Figurando la última inspección realizada a las 3380 Hrs. de TG en taller aeronáutico habilitado Aero Diez.

1.6.2 Motores

La aeronave estaba equipada con 1 motor marca Pratt & Whitney, modelo R-958-AN-14B, número de serie 3575, que entregaban 450 hp.

Motor: al momento del accidente contaba con 10509 Hrs de TG y 241 Hrs DURG. La última inspección se realizó a las 10.495 Hrs de TG con fecha 5/6/15, habilitado hasta las 11395 Hrs de TG.

1.6.3 Hélices

El motor estaba equipado con hélice marca Hartzell, modelo HC-B3R3048, número de serie EM-299, de paso variable de palas metálicas.

La Hélice poseía 239 Hrs DURG.

1.6.6 Peso y Balanceo

En el Manual de Vuelo de la aeronave se verificó que el Peso Máximo de Aterrizaje (PMA) era de 1814 Kgs, siendo que al momento del accidente contaba con un peso de 1698 Kgs.

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

Vacío:	1508 Kgs
Combustible (160 Lts x 0,72):	115 Kgs
Piloto:	75 Kgs
Pasajeros:	-----
Total al momento del accidente:	1698 Kgs
Máximo de Aterrizaje (PMA):	1814 Kgs
Diferencia:	116 Kgs en menos respecto al PMA

1.7 Información Meteorológica

El informe del Servicio Meteorológico Nacional (SMN) consignaba para TLQ, de acuerdo a de las UTC del, las condiciones siguientes: Viento de los, Claro e ilimitado, temperatura°C, Punto de Rocío°C, Presión a

nivel del mar hPa.

Pendiente Recibir SMN

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

El aeródromo de Ñanco Lauquen (TLQ) no dispone de servicios de control de tránsito aéreo, por lo que no se registraron comunicaciones al respecto.

1.10 Información sobre el lugar del accidente:

El accidente se produjo en la pista del aeródromo Ñanco Lauquen, ubicada a 3,5 km al Oeste de la localidad de Trenque Lauquen, provincia de Buenos Aires. Posee una pista de 1199 x 30 Metros, con orientación 02-20.

Las coordenadas geográficas del lugar son: 35° 58' 13 S y 062° 46' 19 W, con una elevación del terreno 92 metros sobre el nivel medio del mar.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre la aeronave y el impacto

La aeronave realizó el circuito de tránsito para la pista 02. Durante el aterrizaje, al tocar la pista, se produjo la rotura de la tijera del tren principal derecho, lo que llevó a que la rueda se ubicara a 90° del sentido de desplazamiento reventándose. Desde el primer toque hasta su detención final la aeronave recorrió una distancia de 126 m.



Después de reventarse la cubierta del tren principal derecho, el contacto de la masa de freno con la superficie de la pista produjo un rozamiento y frenado brusco del desplazamiento de la aeronave. Con la consecuente guiñada y giro hacia la derecha. Este frenado brusco en la carrera de aterrizaje, llevó a que la aeronave piloneara e impactara la hélice contra la pista, produciendo la detención del motor. La aeronave se desplazó y detuvo, a la derecha del eje de pista, en unos 126 metros desde el primer toque, dejando marcas en la superficie asfáltica de la pista.



Panorámica de marcas sobre superficie de pista.



Marcas de caucho, al momento del arrastre de la rueda a 90° del avance.



Marcas del block de frenos, posterior a reventarse la cubierta.



Marca de impacto de la hélice contra la superficie de la pista.

1.13 Información médica y patológica

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

Pendiente Recibir Inf DEM y DNSO

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

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

1.16 Ensayos e investigaciones

La notificación del accidente se recibió en la JIAAC el martes 24 de noviembre por parte de una llamada anónima, siendo que el accidente se produjo el domingo 22 de noviembre de 2015.

A la llegada de los investigadores se comprobó que la aeronave había sido retirada del lugar del accidente, como así también se habían desarmado y reemplazado componentes que habían sufrido roturas.

Se verificó, la documentación del piloto, de la aeronave y de la empresa de Trabajo Aéreo, estando todos ellos sin novedades.

Se observó que la tijera del tren principal derecho, que había sido rota, se encontraba reemplazada por otra. Comentando el propietario que la rota había sido enviada a un taller para su reparación.

En similares circunstancias, se comprobó que la hélice que había sufrido daños también había sido retirada de la aeronave y enviada a un taller para su reparación.

Los investigadores de la JIAAC se apersonaron en el Taller Aeronáutico del Aeródromo Pehuajó, donde se encontraba la tijera del tren de aterrizaje rota, la que fue retenida para hacer los ensayos y determinar las causas de su rotura. Como asimismo se fue al Taller Aeronáutico de la localidad de Don Torcuato para comprobar la rotura que había sufrido la hélice.

Durante la entrevista el piloto manifestó que posterior a haber realizado un vuelo de aeroaplicación a unos 30 km al sur de Trenque Lauquen, en la fase de aterrizaje, durante el toque de la pista, registra un gran momento de guiñada por la derecha y posterior frenado brusco por la rotura de la tijera del tren principal derecho, con toque de la hélice en la superficie asfáltica.

Asimismo se entrevistó al Jefe de Aeródromo, quien comentó que se enteró del accidente con posterioridad al mismo, sin emitir directivas ni notificar a la JIAAC de la ocurrencia del suceso.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era propiedad del Sr. Francisco Galeazzi y se estaba utilizando para realizar un vuelo de aeroplación.

La aeronave y el piloto estaban afectados a una empresa de trabajo aéreo que disponía el correspondiente Certificado de Explotador de Trabajo Aéreo (CETA).

1.18 Información adicional

La aeronave fue removida de la pista sin la autorización de la JIAAC, siendo depositada en el hangar que dispone la empresa en el aeródromo.

1.19 Técnicas de Investigaciones Útiles y Eficaces

De las entrevistas a testigos y la investigación de campo, surgen los siguientes elementos para ser considerados:

- El piloto y la aeronave estaban autorizados a realizar el vuelo por la empresa de Trabajo Aéreo, no habiendo registro de Plan de Vuelo dado que el aeródromo desde donde se operó es no dispone de control de Tránsito Aéreo.
- Se produjo el impacto de la hélice contra la superficie de la pista. Estas marcas fueron identificadas y se midió la distancia entre cada una de ellas:

Marca	Distancia
1º a 2º	51 cm
2º a 3º	59 cm
3º a 4º	60 cm
4º a 5º	63 cm
5º a 6º	72 cm
6º a 7º	79 cm
7º a 8º	89 cm
8º a 9º	123 cm



2. HIPÓTESIS INICIAL

Hasta el momento, se podría inferir que las causas estarían circunscriptas a que la cubierta de la rueda del tren principal derecho haya estado desinflada o se desinfló al momento del aterrizaje, lo que produjo vibraciones que llevaron a la rotura de la tijera del tren principal derecho, quedando la rueda a 90º de la línea de avance.

Según lo expresado por el piloto, las circunstancias anteriormente mencionadas llevaron a que la aeronave se frene bruscamente en su avance y piloneó, tocando la hélice contra la superficie de la pista.

3. TAREAS PENDIENTES

- Recibir información de SMN de rutina.
- Recibir información de Certificado de Explotador de Trabajo Aéreo (CETA), licencias, habilitaciones y exámenes psicofisiológicos del piloto por parte del DEM y DNSO.
- Recibir información de la aeronave por parte de la Dirección de Aeronavegabilidad.

Buenos Aires, 04 de diciembre de 2015.

Investigador Operativo
Lic Claudio Lavirgen

Investigador Técnico
Pedro Bertacco