

INFORME PRELIMINAR

JIAAC | INVESTIGACIÓN PARA
LA SEGURIDAD AÉREA

Contacto anormal con la pista

Aeroclub Villa María

Cessna 150-G

Aeropuerto Regional Villa María, Villa María, Córdoba

30 de junio de 2019

58564948/19



LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil

CCIAC: Certificado de Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil

ELT: Transmisor de Localización de Emergencia

JIAAC: Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

RAAC: Regulaciones Argentinas de Aviación Civil

UTC: Tiempo Universal Coordinado

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe se ha optado por aclarar de esta manera y por única vez que gran parte de las siglas y abreviaturas utilizadas son en inglés y, por lo tanto, en muchos casos las iniciales de los términos que las integran no se corresponden con los de sus denominaciones completas en español.

SINOPSIS

Este informe detalla los hechos y circunstancias en torno al accidente experimentado por la aeronave LV-CMY, un Cessna 150-G, en el Aeropuerto Regional Villa María, Villa María, provincia de Córdoba, el 30 de junio de 2019 a las 20:50 horas², en la fase de aterrizaje, durante un vuelo solo de entrenamiento como alumno piloto.



Figura 1. Vista de los daños en la aeronave

² Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que para el lugar y fecha del accidente corresponde al huso horario -3.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El 30 de junio de 2019, el piloto de la aeronave matrícula LV-CMY, despegó junto con su instructor de vuelo, del aeropuerto de Villa María con el objeto de realizar un vuelo de instrucción, en el marco del curso correspondiente para la obtención de la licencia de Piloto Privado de Avión.

Luego de 15 minutos, realizó un aterrizaje completo y el instructor descendió de la aeronave para que el alumno piloto continuara su entrenamiento realizando un vuelo solo.

Practicó circuitos de pista y aterrizajes, maniobras que efectuó en cuatro oportunidades. Al realizar el quinto aterrizaje, una vez que apoyó la rueda de nariz en la pista, esta colapsó y se desprendió. La aeronave se desplazó 138 metros apoyada sobre la horquilla hasta que se detuvo dentro de los límites de la pista.

Las condiciones meteorológicas eran óptimas.



Figura 2. Marcas dejadas por la aeronave sobre la pista

1.2 Lesiones al personal

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	0	0	0	0
Graves	0	0	0	0
Leves	0	0	0	0
Ninguna	1	0	0	1

Tabla 1

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula

Daños de importancia. Tren de nariz colapsado, horquilla de la toma de rueda de nariz deformada, eje de toma de la rueda de nariz seccionado y masa de la misma rueda con golpe mecánico y deformada; guardapolvo destruido.

1.3.2 Motor

Daños de importancia. Detención brusca por impacto de hélice sobre el terreno; extremos de los múltiples de escape con desgaste; bancadas de motor deformadas y radiador de aceite deteriorado.

1.3.3 Hélice

Destruída

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

La documentación del piloto cumplía los requisitos en cuanto a su validez y certificación, conforme a la reglamentación vigente.

Piloto	
Sexo	masculino
Edad	30 años
Nacionalidad	argentino
Licencias	ninguna
Habilitaciones	ninguna
Certificación médica aeronáutica	Clase II válida hasta el 30/04/2020

Tabla 2

Su experiencia era la siguiente: a la espera de información solicitada.

Horas de vuelo	General	En el tipo
Total general	0,0	0,0
Últimos 90 días	0,0	0,0
Últimos 30 días	0,0	0,0
Últimas 24 horas	0,0	0,0
En el día del suceso	1,0	1,0

Tabla 3

1.6 Información sobre la aeronave

La aeronave estaba equipada y mantenida de conformidad con la reglamentación vigente y de acuerdo con el plan de mantenimiento del fabricante.

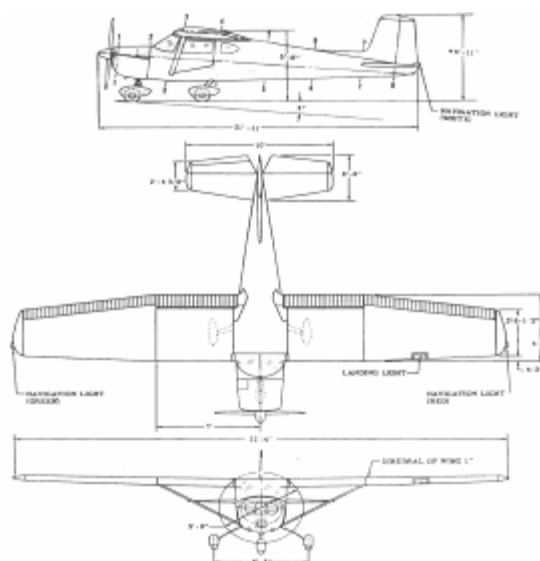


Figura 3. Perfil de la aeronave

Aeronave		
Marca	Cessna	
Modelo	150 G	
Categoría	normal	
Fabricante	Cessna Aircraft Co.	
Año de fabricación	1966	
Número de serie	15065090	
Peso máximo de despegue	726 kg	
Peso máximo de aterrizaje	726 kg	
Peso vacío	442 Kg	
Fecha del último peso y balanceo	12/06/2012	
Horas totales	3749.4	
Horas desde la última inspección	sin datos	
Certificado de matrícula	Propietario	Aero Club Villa María
	Fecha de expedición	26/04/2013
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	estándar
	Categoría	normal
	Fecha de emisión	23/07/2012
	Fecha de vencimiento	sin fecha

Tabla 4

Motor	
Marca	Continental
Modelo	O-200-A
Número de serie	64801-6-A
Horas totales	3699.1
Horas desde la última intervención	sin datos
Habilitación	hasta 4494.0 hs DURG 1800.0 hs o abril de 2024

Tabla 5

Hélice	
Marca	Mc Cauley
Modelo	1 A 100/MCM/6950
Número de serie	F 3980
Horas totales	sin datos
Horas desde la última intervención	sin datos
Habilitación	DURG 2000.0 hs o octubre 2024

Tabla 6

Peso y balanceo al momento del accidente	
Peso vacío	509,0 kg
Peso del piloto	75,0 kg
Peso del combustible (50 lts x 0.72 kg)	36,0 kg
Peso total	620,0 kg
Peso máximo permitido de despegue	726,0 kg
Diferencia en menos	106,0 kg

Tabla 7

El peso y el balanceo de la aeronave se encontraban dentro de la envolvente de vuelo indicada en el manual de la aeronave.

1.7 Información meteorológica

No relevante.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplica.

1.9 Comunicaciones

No aplica.

1.10 Información sobre el lugar del suceso

Lugar del suceso	
Ubicación	9 km al norte de Villa María
Coordenadas	32°19'25" S 63°13'39" W
Superficie	hormigón
Longitud	1800 metros x 30 metros
Orientación	02/20
Elevación	663 pies

Tabla 7

1.11 Registradores de vuelo

No aplica.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave realizó la aproximación por la cabecera 20. El primer contacto con la pista se constató por las marcas dejadas por las ruedas del tren principal a 216 metros del peine de la cabecera y a 2 metros a la izquierda del eje de pista; 10 metros más adelante, se observó el primer impacto de la hélice en la pista y las sucesivas marcas en un total de 22, distantes 0,40 metros cada marca; posteriormente se visualizaron sobre la pista, marcas de rozamiento de la parte inferior del motor y la horquilla del tren de nariz, hasta el punto de detención de la aeronave, a 138 metros desde el punto del aterrizaje y a 6 metros a la izquierda del eje de pista. La aeronave se detuvo con rumbo 190°. Sobre la senda del recorrido de la aeronave, se encontró la rueda de nariz y el eje de toma de la misma rueda, seccionado en los dos extremos.

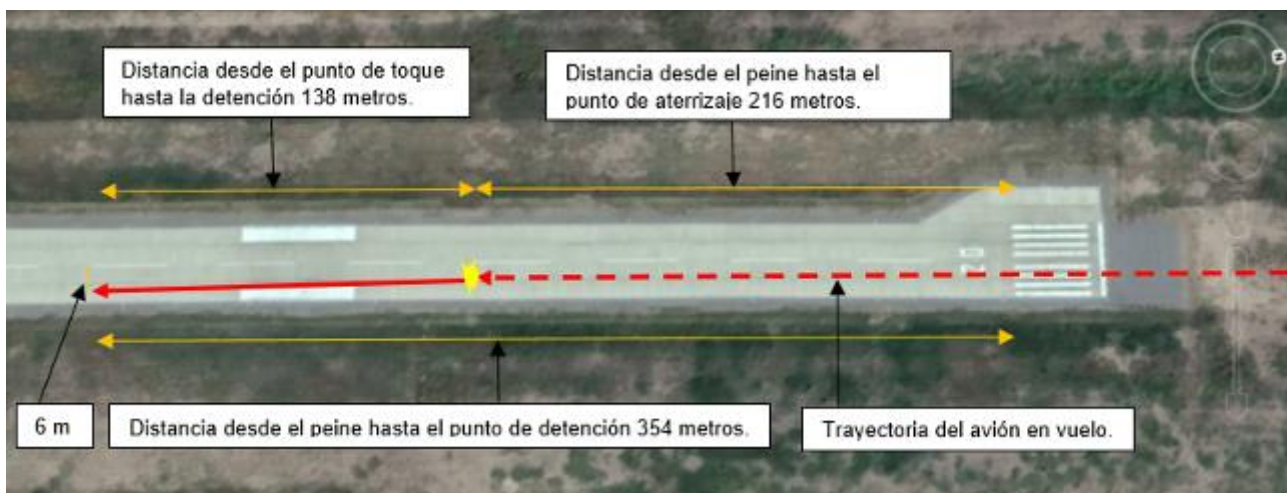


Figura 4. Detalles de la trayectoria de la aeronave



Figura 5. Rueda de nariz y guardapolvo del LV-CMY

1.13 Información médica y patológica

No se detectó evidencia médico-patológica del piloto, relacionada con el accidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios, sin lesiones. La cabina no sufrió deformaciones. Los cinturones de seguridad, arneses y anclajes del asiento soportaron los esfuerzos a los que fueron sometidos.

La baliza ELT no se activó.

1.16 Ensayos e investigaciones

No aplica.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave LV-CMY, pertenecía al aeroclub Villa María, cuyo asiento se encontraba en el Aeropuerto Regional Villa María, y su C.C.I.A.C (Certificado de Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil), otorgado por A.N.A.C. (Administración Nacional de Aviación Civil) era el 0039891/2016, aprobado bajo las exigencias de la RAAC141 (Regulaciones Argentinas de Aviación Civil).

Aparte de la aeronave accidentada, el aeroclub tiene afectado un PA38 Tomahawk matrícula LV-MYU para dar instrucción, junto con dos instructores. 20 pilotos realizan vuelos de distinto tipo en forma regular, y 7 alumnos se encuentran realizando el curso para piloto privado de aviones.

Para entrenamiento, el aeroclub posee un PA28 matrícula LV-MJF y un C182 matrícula LV-GZC.

1.18 Información adicional

El aeroclub Villa María no cuenta con un Responsable Técnico. El mantenimiento de todas sus aeronaves se realiza en el taller aeronáutico habilitado JCD Aviación.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No aplica.

2. HIPÓTESIS INICIAL

2.1 Técnica y operativa

En función de las manifestaciones hechas por el piloto, de las evidencias que surgen de la investigación y del trabajo de campo, esta investigación se orientará fundamentalmente hacia la posibilidad de la ocurrencia del accidente con tres escenarios probables:

- ✓ Colapso del tren de nariz debido a un aterrizaje brusco.
- ✓ Colapso del tren de nariz como consecuencia de fatiga de material.
- ✓ Combinación de las dos circunstancias anteriormente mencionadas

Sujeto a cambios en función del avance del proceso investigativo.

2.2 TAREAS PENDIENTES

- ✓ A la espera de información solicitada.

3. ELEVACIÓN AL DIRECTOR NACIONAL DE INVESTIGACIONES

Se eleva al Director Nacional de Investigaciones el presente Informe Preliminar a los efectos de su conocimiento y trámite.

Buenos Aires, 26 de julio de 2019