

INFORME PRELIMINAR

JIAAC | INVESTIGACIÓN PARA LA SEGURIDAD AÉREA

Falla o mal funcionamiento de componente de planta motriz

CESSNA 180, LV-ZKQ

Junín, Buenos Aires

10 de enero de 2020

2558218/20



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil
Av. Belgrano 1370, piso 12º
Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1093AAO
(54+11) 4382-8890/91
www.argentina.gob.ar/jiaac
info@jiaac.gob.ar

Informe Preliminar

Publicado por la JIAAC. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato Fuente: Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil.

ÍNDICE

ADVERTENCIA.....	5
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	6
1.1 Reseña del vuelo	6
1.2 Lesiones al personal	6
1.3 Daños en la aeronave	6
1.4 Otros daños	7
1.5 Información sobre el personal.....	8
1.6 Información sobre la aeronave.....	8
1.7 Información meteorológica	9
1.8 Ayudas a la navegación	9
1.9 Comunicaciones.....	9
1.10 Información sobre el lugar del suceso	9
1.11 Registradores de vuelo	10
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto	10
1.13 Información médica y patológica.....	11
1.14 Incendio	11
1.15 Supervivencia	12
1.16 Ensayos e investigaciones	12
1.17 Información orgánica y de dirección.....	15
1.18 Información adicional.....	15

1.19	Técnicas de investigaciones útiles o eficaces	15
2.	LINEAS DE INVESTIGACION	16
3.	TAREAS PENDIENTES.....	16

ADVERTENCIA

La misión de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) es determinar las causas de los accidentes e incidentes acaecidos en el ámbito de la aviación civil cuya investigación técnica corresponde instituir. Este informe refleja las tareas realizadas durante la investigación de campo, así como los hallazgos efectuados. Estos hallazgos son de carácter preliminar y provisional, pudiendo verse modificados a medida que avance la investigación.

De conformidad con el Anexo 13 –Investigación de accidentes e incidentes de aviación– al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ratificado por Ley 13891, y con el Artículo 185 del Código Aeronáutico (Ley 17285), la investigación de accidentes e incidentes tiene carácter estrictamente técnico y las conclusiones no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

Esta investigación ha sido efectuada con el único y fundamental objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo estipula el Anexo 13.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan investigaciones paralelas de índole administrativa o judicial que pudieran ser iniciadas por otros organismos u organizaciones en relación al accidente.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El 10 de enero de 2020 la aeronave matrícula LV-ZKQ, un CESSNA 180-A, despegó a las 22:25¹ horas, de una pista del aeródromo de Junin (Buenos Aires), con el propósito de realizar un vuelo local de entrenamiento.

Posterior al despegue se produjo una falla de motor y pérdida de control de la aeronave con el posterior impacto contra el terreno.

El accidente ocurrió de día y en condiciones de buena visibilidad.

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

De importancia

1.3.1 Célula

¹ Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC) que para el lugar y fecha del accidente corresponde al huso horario-3.

De importancia.



Figura 1. Aeronave accidentada

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

Piloto	
Sexo	Masculino
Edad	36
Nacionalidad	Argentina
Licencias	Piloto Comercial / Piloto Aeroaplicador
Habilitaciones	Aeroaplicación diurna. Vuelo por instrumentos. Vuelo nocturno.
Certificación médica aeronáutica	Clase 1 Vigente

Tabla 2

1.6 Información sobre la aeronave

Fabricante:		CESSNA
Tipo y modelo:		C180-A
Nº de serie:		32827
Año de fabricación:		1957
Total General (TG)		5956
Desde la Última Recorrida General (DURG)		Sin datos
Desde la Última Inspección (DUI)		Sin datos
Certificado de Aeronavegabilidad:	Clasificación	Restringido
	Categoría	Normal y restringido
	Fecha de emisión	29/12/1984
	Fecha de vencimiento	Sin fecha
Certificado de matrícula:	Propietario	Diego Garcia Roques
	Fecha de expedición	14/06/2005
Formulario 337:	Fecha de emisión	31/12/2019
	Fecha de vencimiento	12/2020
	Emitido por	JUNIN AVIACION
Peso vacío:		789.1kg
Peso Máximo de Despegue/ Aterrizaje:		1201.9 kg

MOTOR	
Marca:	Continental
Modelo:	O-470-K
Potencia	230hp
Nº de serie:	47607
Total General (TG)	4693 h
Desde la Última Recorrida General (DURG)	122
Desde la Última Inspección (DUI)	Sin datos

HÉLICE	
Marca:	Hartzell
Modelo:	HC-82VF-1DB
Nº de serie:	T-1980
Total General (TG)	Sin datos
Desde la Última Recorrida General (DURG)	122 hs
Desde la Última Inspección (DUI)	Sin datos

Tabla 4

1.7 Información meteorológica

No relevante.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplica.

1.9 Comunicaciones

No relevante.

1.10 Información sobre el lugar del suceso

Lugar del suceso	
Ubicación	Aeródromo de Junin
Coordenadas	34°40'41" S – 059°02'08" W
Superficie	Pisa de césped tierra (franja lateral de pista)
Elevación	250 pies

Tabla 5

El aeródromo Junín por NOTAM Nro C2277/2019 desde el 17/10/2019 a las 11:38 horas hasta el 17/01/2020 a las 23:59 horas.

1.11 Registradores de vuelo

No aplica.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave impactó dentro del aeródromo a unos 70 metros al este de una pista, preparada en la franja lateral de la pista de asfalto, que se encontraba clausurada. No hubo dispersión de restos, la orientación final de la aeronave fue en dirección noroeste. La superficie donde se detuvo la aeronave era llana, sin obstáculos, en un sembradío de soja.



Figura 3. Trayectoria y zona de impacto

1.13 Información médica y patológica

No relevante.

1.14 Incendio

Si bien no hubo incendio, el piloto aplicó un matafuego de polvo en forma preventiva ya que detectó humo proveniente de la capota de motor.

1.15 Supervivencia

La aeronave se encontraba equipada con cinturones de seguridad, los que soportaron los esfuerzos a los que fueron sometidos. Los conjuntos estaban en buen estado de conservación, con el impacto no se desprendieron de sus correspondientes anclajes. La cabina no sufrió deformaciones.

El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios y resultó sin lesiones.

1.16 Ensayos e investigaciones

El accidente ocurrió aproximadamente a las 22:30 UTC en buenas condiciones de visibilidad.

Los daños recibidos por la aeronave y las marcas en el terreno sugieren que el impacto se produjo tocando la rueda principal izquierda y plano izquierdo, impactando con el terreno.



Figura 4. Daños recibidos por la aeronave

No hubo dispersión de restos de la aeronave, la misma se desplazó 20m sobre el terreno desde el punto de contacto.

Se realizó una inspección visual de los componentes de la planta motriz donde no se detectaron obstrucciones en el sistema de admisión. Se corroboró la continuidad de los comandos de acelerador, mezcla y aire caliente. Se retiraron muestras de combustible desde el purgante del filtro de combustible y de aceite desde el tapón del carter.

Se verificó la continuidad del comando de timón de dirección, en vistas de los daños sufridos por la aeronave y la posición en que la misma se encontraba en el terreno no fue posible corroborar la continuidad de los comandos de alerones y elevador.



Figura 5. Retiro de la capota durante la inspección

De acuerdo con entrevista realizada al piloto al mando, el mismo manifestó que despegó con orientación sur y realizó un viraje a izquierda, en ese instante detecta un comportamiento anormal de la planta motriz y decide modificar su actitud de vuelo para lograr un aterrizaje de emergencia.

Los restos de la aeronave fueron trasladados al hangar donde se encuentra la base de operaciones de la empresa titular de la aeronave, en el aeródromo de Junín.

Se realizaron comprobaciones en el terreno para verificar el flujo de combustible hacia el motor, en las cuales se pudo corroborar que la aeronave contaba con flujo de combustible al momento del suceso.

Se verificó de forma satisfactoria la libertad de giro del motor, sin detectar posibles bloqueos internos.

Se realizó una inspección visual de las condiciones de almacenaje de combustible donde se observó que el combustible que utilizó la aeronave era almacenado en barriles metálicos de 200lt y en bidones plásticos.



Figura 6. Combustible almacenado

1.17 Información orgánica y de dirección

En desarrollo.

1.18 Información adicional

No se formula en este informe.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No aplica.

2. LINEAS DE INVESTIGACION

- ✓ Pérdida de control en vuelo de la aeronave.
- ✓ Falla de planta motriz.
- ✓ Combustible contaminado.
- ✓ Condiciones operativas del aeródromo.

3. TAREAS PENDIENTES

- ✓ Análisis de las condiciones de almacenaje de combustible.
- ✓ Análisis de los datos obtenidos durante la apertura del motor y la hélice
- ✓ Análisis de la información de entrevistas y registros fotográficos.
- ✓ Respuesta a las notas cursadas a la autoridad aeronáutica.

Buenos Aires, 5 de febrero de 2020