

INFORME PRELIMINAR

JIAAC | INVESTIGACIÓN PARA LA SEGURIDAD AÉREA

Aterrizaje brusco

Propietario institución aerodeportiva

Piper PA-38, LV-OBO

Aeródromo Rawson, Chubut.

11 de enero de 2020

4166143/20



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 4166143/20

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

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	4
1.1 Reseña del vuelo	4
1.2 Lesiones al personal	5
1.3 Daños en la aeronave	5
1.4 Otros daños	5
1.5 Información sobre el personal	6
1.6 Información sobre la aeronave	7
1.7 Información meteorológica	8
1.8 Ayudas a la navegación	8
1.9 Comunicaciones	9
1.10 Información sobre el lugar del suceso	9
1.11 Registradores de vuelo	9
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto	9
1.13 Información médica y patológica	10
1.14 Incendio	10
1.15 Supervivencia	10
1.16 Ensayos e investigaciones	11
1.17 Información orgánica y de dirección	11
1.18 Información adicional	11
1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces	11
2. LINEAS DE INVESTIGACIÓN	12
3. TAREAS PENDIENTES	12

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El 11 de enero de 2020 la aeronave matrícula LV-OBO, a las 22:40 horas¹, en un vuelo de aviación general, en la pista 04 del aeródromo Rawson, en el aterrizaje se desplazó hacia la izquierda, saliendo de la pista e impactando contra unos arbustos. La aeronave tubo daños de importancia y la piloto resultó ilesa.

El accidente fue notificado una semana después de que ocurriera y la aeronave fue removida del lugar del suceso.



Figura 1. Aeronave accidentada

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

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 en el plano izquierdo.

1.3.2 Motor

De importancia por la detención brusca que se produjo al impactar la hélice contra la superficie del terreno.

1.3.3 Hélice

Daños de importancia.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

La certificación de la piloto cumplía con la reglamentación vigente.

Piloto	
Sexo	Femenino
Edad	47
Nacionalidad	Argentina
Licencias	Piloto comercial de avión Instructor de vuelo de avión
Habilitaciones	Monomotores terrestres Multimotores terrestres Vuelo por instrumentos Vuelo nocturno
Certificación médica aeronáutica	Clase 1 Válida hasta el 31/01/2020

Tabla 2

Su experiencia era la siguiente:

Horas de vuelo	General
Total general	1527.6
Últimos 30 días	7.0
Últimas 24 horas	0.7
En el día del suceso	0.7

Tabla 3

1.6 Información sobre la aeronave

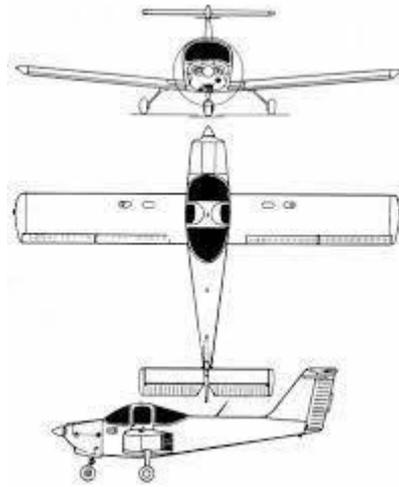


Figura 2. Vistas de la aeronave

Aeronave		
Marca	Piper	
Modelo	P-38	
Categoría	Estandar	
Fabricante	Piper Chincul	
Año de fabricación	1980	
Número de serie	AR-3880A0035	
Peso máximo de despegue	757,5 kg	
Peso máximo de aterrizaje	757,5 kg	
Peso vacío	549,0 kg	
Fecha del ultimo peso y balanceo	05/10/2011	
Horas totales	5737,5	
Horas desde la última inspección	20	
Certificado de matrícula	Propietario	Aeroclub Rawson
	Fecha de expedición	28/07/1980
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	Normal
	Categoría	Estandar
	Fecha de emisión	6/10/2011
	Fecha de vencimiento	Sin datos

Tabla 4

Motor	
Marca	Lycoming
Modelo	O-235-L-2-C
Fabricante	Lycoming
Número de serie	L-20893-15
Horas totales	5717,1
Horas desde la última recorrida general	2065,4
Horas desde la última intervención	19
Habilitación	Sin datos

Tabla 5

Hélice	
Marca	SENSENICH
Modelo	72CK-0-56
Número de serie	K-10394
Horas totales	1182
Horas desde la última recorrida general	Sin datos
Horas desde la última intervención	Sin datos
Habilitación	Sin datos

Tabla 6

Peso y balanceo al momento del accidente	
Peso vacío	549 kg
Peso del piloto	70 kg
Peso del combustible	21,6 kg
Peso total	640,6 kg
Peso máximo permitido de despegue	757,6 kg
Diferencia en menos	117 kg

Tabla 7

1.7 Información meteorológica

A la espera de información del Servicio Meteorológico Nacional (SMN).

1.8 Ayudas a la navegación

No aplica.

1.9 Comunicaciones

Si bien el vuelo no se encontraba dentro de un área de aeródromo controlado, se había comunicado a la Torre de Control del aeropuerto de Trelew que el aeródromo se encontraba en operación con vuelos locales. Como particularidad al comunicar que se había finalizado la actividad de vuelo en la zona del aeródromo Rawson no se informó de que la aeronave LV-OBO se había accidentado en su aterrizaje.

1.10 Información sobre el lugar del suceso

Lugar del suceso	
Ubicación	Aeródromo Rawson
Coordenadas	43°17'40"S 065°03'52"W
Superficie	Terreno llano de tierra
Elevación	11 metros

Tabla 8

1.11 Registradores de vuelo

No aplica.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave al momento del aterrizaje fue desplazada hacia la izquierda. Observándose en proximidades del sector en que se produjo la salida de pista, marcas en el terreno de roce de la puntera de plano izquierdo. También se encontraron marcas de las 3 patas del tren de aterrizaje al salir de la pista. La detención final de la aeronave se produjo a unos 30 metros aproximadamente. Próximo a la detención final el tren de aterrizaje de nariz colapsó y la hélice impactó contra la superficie del terreno.



Figura 3. Posición final de la aeronave

1.13 Información médica y patológica

Sin relación con el evento.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

Los arneses contuvieron a la piloto en la cabina de la aeronave sin que sufra lesiones o golpes.

1.16 Ensayos e investigaciones

El accidente fue notificado una semana después de que había ocurrido. La aeronave a la llegada del investigador ya había sido trasladada a un hangar de la institución y varios componentes dañados ya habían sido desmontados.

Se registraron fotográficamente los daños y roturas que había sufrido la aeronave a consecuencia del accidente.

En la entrevista la piloto manifestó que al momento de la reestablecida la aeronave flotó más de lo normal y una ráfaga de viento la desplazó hacia la izquierda, realizando un toque brusco por una posible pérdida de sustentación.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era propiedad de una institución aerodeportiva, era utilizada normalmente para brindar instrucción inicial a alumnos pilotos, si bien en este vuelo estaba siendo utilizada por la piloto para realizar un vuelo de práctica.

La autorización de vuelo fue brindada por el presidente del aeroclub.

1.18 Información adicional

No aplica.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No aplica.

2. LINEAS DE INVESTIGACIÓN

Se plantean las siguientes líneas de investigación:

- Posible afectación del viento al aterrizaje, desplazando la aeronave hacia el margen izquierdo.
- La falta de comunicación del accidente puede ser generada por desvíos organizacionales en el manejo del aeródromo Rawson.

3. TAREAS PENDIENTES

- ✓ Recepción de información del SMN.
- ✓ Recibir información de EANA, referida a las comunicaciones no aeronáuticas de inicio y fin de operaciones en el aeródromo de Rawson.
- ✓ Recibir información de ANAC, referida a la organización y manejo del aeródromo no controlado de Rawson.

Buenos Aires, 29 de enero de 2020