

INFORME PRELIMINAR

JIAAC | INVESTIGACIÓN PARA LA SEGURIDAD AÉREA

Relacionado con el combustible

Beechcraft Baron B58, LV-GVG

Gobernador Andonaegui, Buenos Aires

23 de febrero de 2020

12608640/20



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	7
1.4 Otros daños	7
1.5 Información sobre el personal.....	7
1.6 Información sobre la aeronave.....	7
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.....	10
1.14 Incendio	10
1.15 Supervivencia	11
1.16 Ensayos e investigaciones	11
1.17 Información orgánica y de dirección.....	14
1.18 Información adicional.....	14

1.19	Técnicas de investigaciones útiles o eficaces.....	14
2.	LINEAS DE INVESTIGACION	15
3.	TAREAS PENDIENTES.....	15

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 23 de febrero de 2020 la aeronave matrícula LV-GVG, un Beechcraft Baron B58, experimentó una pérdida de potencia en ambos motores. Como consecuencia de ello, la tripulación realizó un aterrizaje de emergencia en un campo no preparado.

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



Figura 1. Aeronave accidentada

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	2	4	0	6

Tabla 1

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula

De importancia.

1.3.2 Motores

De importancia.

1.3.3 Hélices

De importancia.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

En desarrollo.

1.6 Información sobre la aeronave

Aeronave		
Fabricante:	Beechcraft	
Tipo y modelo:	58	
Nº de serie:	TH-405	
Año de fabricación:	Sin Datos	
Total General (TG)	5597.2	
Desde la Última Recorrida General (DURG)	Sin datos	
Desde la Última Inspección (DUI)	6.1	
Certificado de Aeronavegabilidad:	Clasificación	ESTANDAR
	Categoría	Normal
	Fecha de emisión	23/01/2017

	Fecha de vencimiento	Sin fecha
Certificado de matrícula:	Propietario	AVIAJET S.A.
	Fecha de expedición	17/11/2017
Formulario 337:	Fecha de emisión	07/01/2020
	Fecha de vencimiento	01/2021
	Emitido por	FLIGHTCENTER
Peso vacío:		1746.3kg
Peso Máximo de Despegue/ Aterrizaje:		6400 Lb

Tabla 2

Motor N°1	
Marca:	Continental
Modelo:	IO-520-C
Potencia	285hp
N° de serie:	243707-R
Total General (TG)	3699.2h
Desde la Última Recorrida General (DURG)	299.2
Desde la Última Inspección (DUI)	6.1

Tabla 3

Motor N°1	
Marca:	Continental
Modelo:	IO-520-C
Potencia	285hp
N° de serie:	173359-R
Total General (TG)	5108.1 h
Desde la Última Recorrida General (DURG)	299.2
Desde la Última Inspección (DUI)	6.1

Tabla 4

Hélice N°1	
Marca:	Hartzell
Modelo:	PHC-J3YF-2UF
N° de serie:	ED4936B
Total General (TG)	403.5

Desde la Última Recorrida General (DURG)	190.2hs
Desde la Última Inspección (DUI)	6.1

Tabla 5

Hélice N°2	
Marca:	Hartzell
Modelo:	PHC-J3YF-2UF
Nº de serie:	ED4933B
Total General (TG)	403.5
Desde la Última Recorrida General (DURG)	190.2 hs
Desde la Última Inspección (DUI)	6.1

Tabla 6

1.7 Información meteorológica

En desarrollo.

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	Zona rural de Gobernador Andonaegui
Coordenadas	34°13'36" S – 059°20'07" W
Superficie	Plantación de soja
Elevación	115 pies

Tabla 5

1.11 Registradores de vuelo

No aplica.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave se detuvo en una plantación de soja a unos 13 kilómetros al norte de la localidad de Solís. No hubo dispersión de restos y la orientación final de la aeronave fue en dirección noroeste. La superficie donde se detuvo la aeronave era preponderantemente llana, aunque contaba con montículos de tierra.



Figura 2. Trayectoria y zona de impacto

1.13 Información médica y patológica

No relevante.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

No relevante.

1.16 Ensayos e investigaciones

Los daños recibidos por la aeronave y las marcas en el terreno sugieren que el impacto se produjo de forma nivelada con un bajo ángulo de descenso. La aeronave recorrió aproximadamente 40 metros sobre el terreno hasta que impactó con un montículo de tierra, razón por la cual se elevó nuevamente, volviendo a impactar con el terreno a los pocos metros. El desplazamiento sobre el terreno continuó hasta que la aeronave se detuvo con una rotación de 30 grados en sentido horario respecto a su trayectoria.

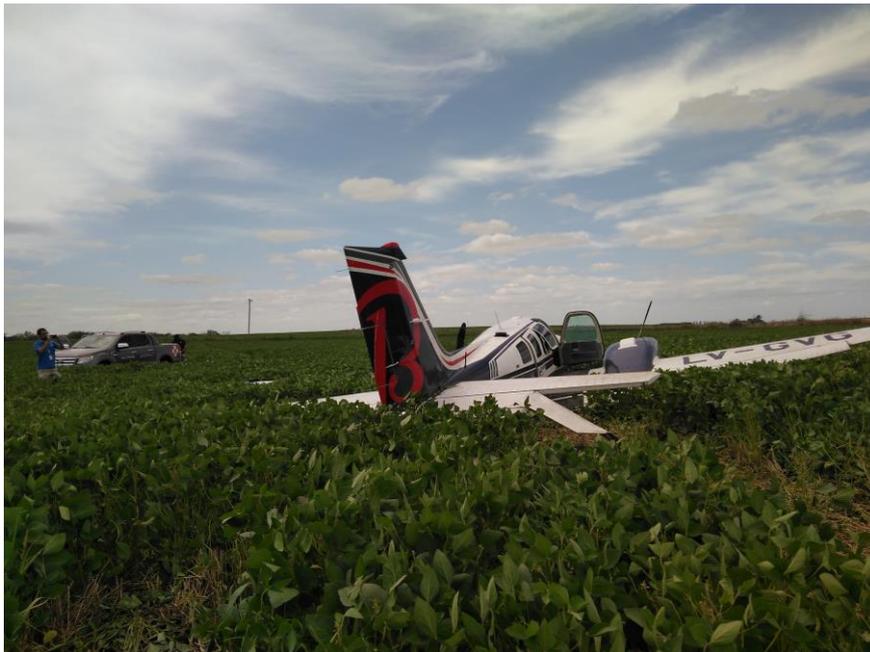


Figura 3. Daños recibidos por la aeronave

No hubo dispersión de restos de la aeronave, la misma se desplazó aproximadamente 380 metros 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 retiraron muestras de combustible desde el purgante de raíz de ambos planos alares y de aceite desde el tapón del cárter de ambos motores.



Figura 4. Retiro de la capota durante la inspección

Se realizó una prueba de energización de los instrumentos en el sitio, donde se constató que los indicadores de total de combustible marcaban $\frac{1}{4}$ en el plano derecho y vacío en el plano izquierdo.

Se realizaron comprobaciones en el terreno para verificar el total de combustible en los tanques de ambos planos alares, en las cuales se pudo corroborar que la aeronave contaba con aproximadamente 80 litros en los tanques del plano derecho, pudiéndose retirar solo $\frac{1}{2}$ litro del plano izquierdo.

Las válvulas de combustible estaban ambas en posición cerrado, se corroboró el correcto recorrido sin trabas.



Figura 5. Válvulas de combustible

Como parte del proceso de investigación se retiraron para su análisis los indicadores de combustible, el flujómetro analógico, los flotantes del plano izquierdo y los tanques de combustible del plano izquierdo.



Figura 6. Tanques de combustible del plano izquierdo

1.17 Información orgánica y de dirección

En desarrollo.

1.18 Información adicional

No aplica.

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 o ausencia del mismo.

3. TAREAS PENDIENTES

- ✓ Evaluación de posibles pérdidas en los tanques de combustible del plano izquierdo.
- ✓ Verificación del funcionamiento de los instrumentos del sistema de combustible.
- ✓ Análisis de la información de entrevistas y registros fotográficos.
- ✓ Respuesta a las notas cursadas a la autoridad aeronáutica.

Buenos Aires, 17 de abril de 2020