

Informe preliminar de Seguridad Operacional

Sucesos Aeronáuticos

Contacto anormal con la pista / Excursión de pista

Aeroclub Villa Mercedes

Piper PA-A-38-112, LV-OMS

Aeroclub Villa Mercedes, San Luis

04 de julio de 2021

59718268/21



Ministerio de Transporte
Argentina



Junta de Seguridad en el Transporte

Av. Belgrano 1370, piso 12º

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1093AAO

(54+11) 4382-8890/91

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

Informe Preliminar 59718268/21

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.



ÍNDICE

ADVERTENCIA	5
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS	6
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	7
1.1 Reseña del vuelo	7
1.2 Lesiones al personal	8
1.3 Daños en la aeronave	8
1.4 Otros daños.....	11
1.5 Información sobre el personal	11
1.6 Información sobre el personal	12
1.7 Información sobre la aeronave.....	14
1.8 Información meteorológica	iError! Marcador no definido.
1.9 Ayudas a la navegación	iError! Marcador no definido.
1.10 Comunicaciones.....	iError! Marcador no definido.
1.11 Información sobre el lugar del suceso	iError! Marcador no definido.
1.12 Registradores de vuelo	iError! Marcador no definido.
1.13 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto	iError! Marcador no definido.
1.14 Información médica y patológica.....	iError! Marcador no definido.
1.15 Incendio	iError! Marcador no definido.
1.16 Supervivencia	iError! Marcador no definido.



1.17	Ensayos e investigaciones.....	iError! Marcador no definido.
1.18	Información orgánica y de dirección	iError! Marcador no definido.
1.19	Información adicional	iError! Marcador no definido.
2.	LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN	18
3.	TAREAS PENDIENTES.....	18



ADVERTENCIA

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST), creada por Ley 27.514 de fecha 28 de agosto de 2019, es conducir investigaciones independientes de los accidentes e incidentes acaecidos en el ámbito de la aviación civil, cuya investigación técnica corresponde instituir para determinar las causas, y emitir las recomendaciones y/o acciones de Seguridad Operacional eficaces, dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes de similar tenor. Este informe refleja las conclusiones de la JST, con relación a las circunstancias y condiciones en que se produjo el suceso. El análisis y las conclusiones del informe resumen la información de relevancia para la gestión de la seguridad operacional, presentada de modo simple y de utilidad para la comunidad aeronáutica.

De conformidad con el Anexo 13 –Investigación de accidentes e incidentes de aviación– al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ratificado por Ley 13891, el Artículo 185 del Código Aeronáutico (Ley 17.285), y el Artículo 17 de la Ley 27.514 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, el Código Aeronáutico y la Ley 27.514.

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.



LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

UTC: Tiempo Universal Coordinado

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe se aclaran por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas en inglés. En muchos casos las iniciales de los términos que las integran no se corresponden con los de sus denominaciones completas en español.



1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El 4 de julio de 2021 la aeronave matrícula LV-OMS, un Piper PA-A-38-112, despegó del Aeroclub Villa Mercedes (Villa Mercedes, San Luis) a las 20:55 horas,² para realizar un vuelo local de aviación general (placer). Luego de 25 minutos de vuelo en condiciones de vuelo visual, durante el aterrizaje en el Aeroclub Villa Mercedes a las 21:20, perdió el control, produciéndose una salida de pista y previo a la detención, capotó.



Figura 1. Aeronave en el lugar del suceso

Como consecuencia del suceso, la aeronave experimentó daños de importancia en el tren de nariz, bancada de motor y parte superior de la cabina.

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

1.2 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	1	0	2

Tabla 1

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula

Daños de importancia. Daños de importancia en la parte superior de la cabina y daños leves en puntera izquierda de ala y en empenaje vertical. Daños de importancia en el amortiguador y toma de tren de nariz y en la bancada de motor.



Figura 2. Daños en la parte superior de la cabina



Figura 3. Daños en la puntera izquierda de ala



Figura 4. Daños en el empenaje vertical



Figura 5. Vista lateral izquierdo de los daños en tren de nariz



Figura 6. Daños en el amortiguador de tren de nariz

1.3.2 Motor

Sin daños aparentes. No se pudo determinar si el motor sufrió daños internos por detención brusca.

1.3.3 Hélice

Daños de importancia. Deformación sobre una de las palas de hélice.



Figura 7. Deformación en una de las palas de la hélice

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

La certificación del piloto cumplía con la reglamentación vigente.

Piloto	
Sexo	Masculino
Edad	31 años
Nacionalidad	Argentina
Licencias	PPA – Piloto privado de avión
Habilitaciones	Mon-T, VFR Controlado
Certificación médica aeronáutica	Clase II
	Válida hasta el 30/M04/2024

Tabla 2

Su experiencia era la siguiente:

Horas de vuelo	General	En el tipo
Total general	138,6	138,6
Últimos 90 días	40,3	40,3
Últimos 30 días	18,5	18,5
Últimas 24 horas	0,0	0,0
En el día del suceso	0,4	0,4

Tabla 3

1.6 Información sobre la aeronave

La aeronave estaba certificada de conformidad con la reglamentación vigente e inspeccionada de acuerdo con el plan del fabricante.

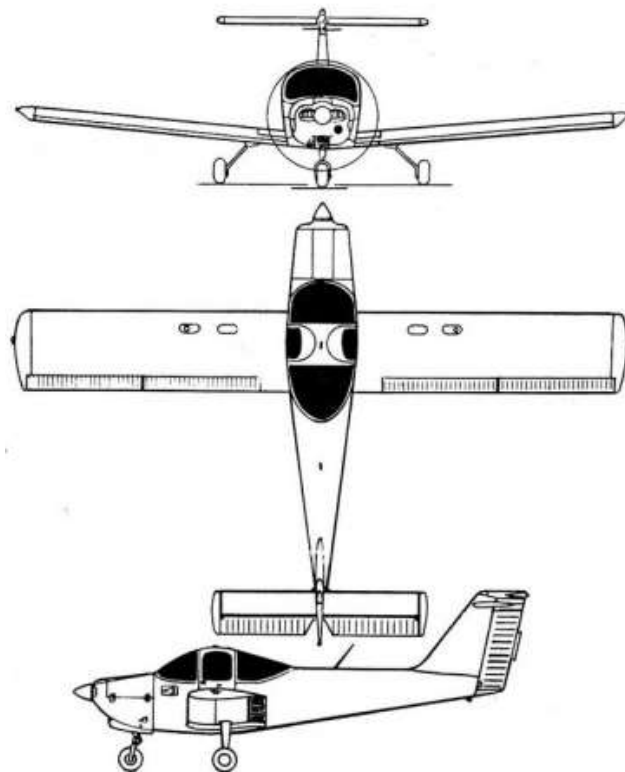


Figura 8. Perfil de la aeronave

Aeronave	
Marca	Piper
Modelo	PA-A-38-112
Categoría	Normal



Fabricante	Chincul S.A.	
Año de fabricación	1981	
Número de serie	AR-38-80A0184	
Peso máximo de despegue	757 kg	
Peso máximo de aterrizaje	757 kg	
Peso vacío	533 kg	
Fecha del ultimo peso y balanceo	02/07/1987	
Horas totales	1906,0	
Horas desde la última recorrida general	No aplica	
Horas desde la última inspección	33,3	
Ciclos totales	No aplica	
Ciclos desde la última recorrida general	No aplica	
Certificado de matrícula	Propietario	Sin datos
	Fecha de expedición	01/11/1981
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	No aplica
	Categoría	Normal
	Fecha de emisión	21/03/1996
	Fecha de vencimiento	No aplica

Tabla 4

Motor	
Marca	Lycoming
Modelo	O-235-L2C
Fabricante	Lycoming
Número de serie	L-21831-15
Horas totales	1906,9
Horas desde la última recorrida general	1906,0
Horas desde la última intervención	34,2
Ciclos totales	No aplica
Ciclos desde la última recorrida	No aplica
Habilitación	Hasta el 2400 Hs DURG o SEP/2009

Tabla 5

Hélice	
Marca	Sensenich
Modelo	72CK-0-56
Fabricante	Sensenich
Número de serie	K3322
Horas totales	Sin datos
Horas desde la última recorrida general	Sin datos
Horas desde la última intervención	Sin datos
Habilitación	Hasta 2000 Hs

Tabla 6



Peso y balanceo al momento del accidente	
Peso vacío	533 kg
Peso de los pilotos	143 kg
Peso del combustible	40 kg
Peso total	716 kg
Peso máximo permitido de despegue	757 kg
Diferencia en menos	41 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 establecida por el manual de la aeronave.

1.7 Información meteorológica

A la espera de información.

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	3 KM al NE de la ciudad de Villa Mercedes
Coordenadas	33° 38' 33" S 065° 25' 15" W
Superficie	Tierra
Dimensiones	1260 x 36 m / 750x30 m
Orientación magnética	01/19 - 10/28
Elevación	515 m

Tabla 8

1.11 Registradores de vuelo

No aplica.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

El accidente se produjo a 7 metros del margen izquierdo de la pista 19-01 y a 310 m de la cabecera 19. La aeronave capotó y quedó con rumbo 170°.

Recientemente se habían realizado tareas para emparejar la superficie del terreno en los márgenes de la pista lo cual dejó una superficie blanda en la zona de impacto.



Figura 9. Vista general del Aeroclub Villa Mercedes y el lugar de impacto



Figura 10. Marcas y distancias sobre el terreno

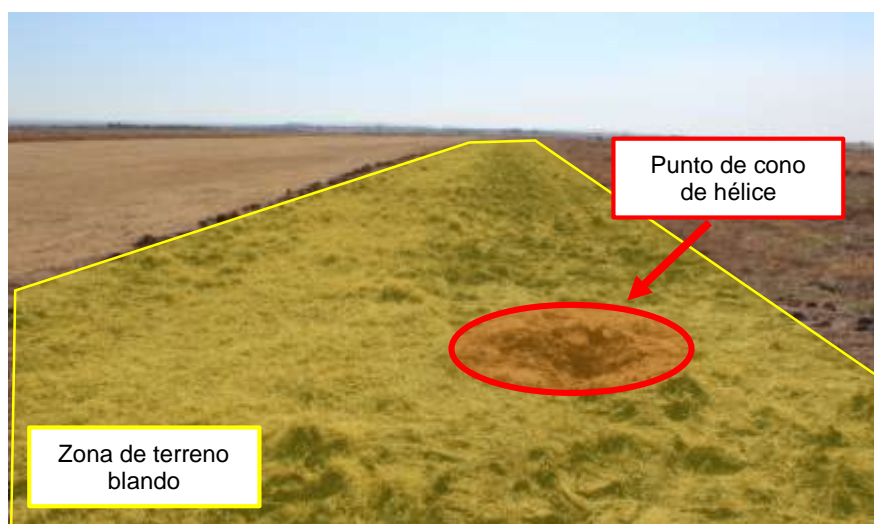


Figura 11. Zona de terreno blando y punto de impacto de cono de hélice



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 y el pasajero abandonaron la aeronave por sus propios medios y resultaron sin lesiones. La cabina no sufrió deformaciones. Los cinturones de seguridad de los asientos del piloto y el pasajero soportaron los esfuerzos a los que fueron sometidos.

1.16 Ensayos e investigaciones

No aplica.

1.17 Información orgánica y de dirección

El aeroclub Villa Mercedes es una entidad aerodeportiva cuyo objetivo es estimular el progreso y desarrollo de la aviación en todas sus formas; propender al desarrollo aeronáutico. Formación, instrucción, entrenamiento y perfeccionamiento de pilotos y cumplimiento de fines sociales.

Está compuesta por una comisión directiva de 12 miembros y la escuela de vuelo por un Director y secretaria. La misma cuenta con 5 instructores de vuelo.

El aeroclub se compone de 69 socios, de los cuales 4 tienen la categoría común, 19 son alumnos PPA, y 46 Pilotos/Paracaidistas.

El parque aeronáutico del Aeroclub está compuesto por un Piper PA11 (LV-XJI) destinado a la instrucción de pilotos, un Piper PA38 (LV-OMS) destinado a la instrucción y vuelo privado de pilotos, un Piper PA12 (LV-YFV) destinado al vuelo privado de pilotos, y un Piper PA-28 (LV-APD) sustraída en el 2009 y que se encuentra secuestrada en Asunción Paraguay.

1.18 Información adicional

Aquí debe ir solamente información pertinente que no fue incluida en los puntos 1.1 a 1.17.



1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

No aplica.

2. LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

- Se trabaja sobre la hipótesis de una rotura de amortiguador de tren de nariz en la carrera de despegue, basado en los datos brindados por el piloto en la entrevista realizada.

3. TAREAS PENDIENTES

- A la espera de información solicitada al Servicio Meteorológico Nacional.
- A la espera de la notificación de inicio de tareas de reparación para presenciar y retirar componentes del amortiguador de tren de nariz para posterior análisis.
- Análisis, formulación de conclusiones y recomendaciones.