

Informe preliminar de Seguridad Operacional

Sucesos Aeronáuticos

Falla de componente no motor

Propietario privado

Aero Boero 180, LV-JYF

Aeródromo San Andrés de Giles

19 de septiembre de 2021

88708570/21



Ministerio de Transporte
Argentina



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 6º

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1093AAO

(54+11) 4382-8890/91

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

Informe Preliminar 88708570/21

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	7
1.3 Daños en la aeronave	8
1.4 Otros daños.....	8
1.5 Información sobre el personal	8
1.6 Información sobre la aeronave.....	11
1.7 Información meteorológica	11
1.8 Ayudas a la navegación	11
1.9 Comunicaciones.....	iError! Marcador no definido.
1.10 Información sobre el lugar del suceso	iError! Marcador no definido.
1.11 Registradores de vuelo	iError! Marcador no definido.2
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.....	iError! Marcador no definido.2
1.13 Información médica y patológica.....	13
1.14 Incendio	13
1.15 Supervivencia	13
1.16 Ensayos e investigaciones.....	13



1.17	Información orgánica y de dirección	iError! Marcador no definido.
1.18	Información adicional	14
1.19	Técnicas de investigación útiles y eficaces	14
2.	NOTA FINAL	14



ADVERTENCIA

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) 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 los hallazgos preliminares y provisionales de la JST, sujetos a modificaciones conforme 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 la información y documentación contenida en el presente informe no debe 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 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).



LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

ADRM: Aeródromo

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil

IIC: Investigadores a Cargo

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

N/A: No Aplica

N/D: No Declarado

NDT: Ensayo No Destructivo

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

RAAC: Regulaciones Argentinas de Aviación Civil

S/N: Número de Serie

TG: Total General

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 19 de septiembre de 2021 la aeronave matrícula LV-JYF, un Aero Boero 180, despegó del Aeródromo San Andrés de Giles (San Andrés de Giles, Bueno Aires) a las 17:55 horas², con destino local, en un vuelo de aviación general de remolque de planeador. Luego de 30 minutos de vuelo, posterior a realizar la maniobra de corte del remolque, durante el aterrizaje, la aeronave experimentó el desprendimiento de la rueda del tren de aterrizaje principal derecho y capotó. El piloto de la aeronave descendió por sus propios medios y resultó con lesiones leves.



Figura 1. Imagen de la aeronave en su posición final

1.2 Lesiones al personal

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

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

Tabla 1

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula

De importancia en ambos semi planos, parabrisas de la aeronave, tren de aterrizaje principal derecho y estabilizador vertical.



Figura 2. Imagen de los daños en la aeronave

1.3.2 Motor

Posible daño de importancia por contacto de la hélice con el terreno.

1.3.3 Hélice

De importancia.

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	22 años
Nacionalidad	Argentina
Licencias	Piloto privado de avión
Habilitaciones	Monomotor terrestre, piloto remolcador de planeadores.
Certificación médica aeronáutica	Clase II Válida hasta el 31/03/2022

Tabla 2

Su experiencia era la siguiente:

Horas de vuelo	General	En el tipo
Total general	126.5	
Últimos 90 días	39	24.5
Últimos 30 días	9.6	6.7
Últimas 24 horas	0.6	0.6
En el día del suceso	0.6	0.6

Tabla 3

1.6 Información sobre la aeronave

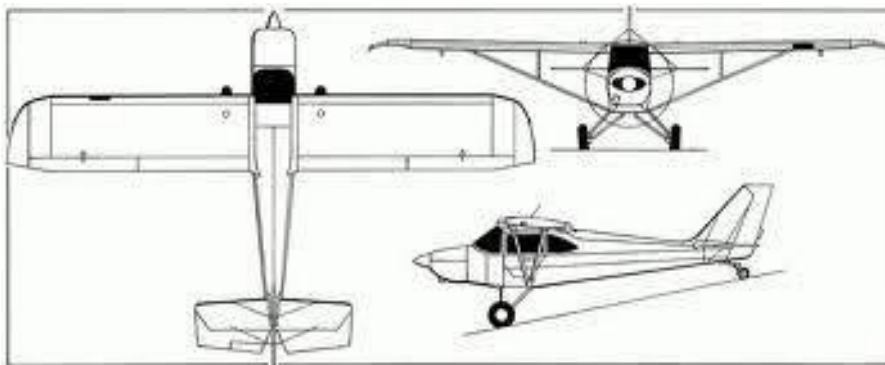


Figura 3. Perfil de la aeronave



Aeronave		
Marca	Aero Boero	
Modelo	180	
Categoría	Avión	
Fabricante	Aero Boero S.A.	
Año de fabricación	1972	
Número de serie	012	
Peso máximo de despegue	844 kg	
Peso máximo de aterrizaje	844 kg	
Peso vacío	530 kg	
Fecha del último peso y balanceo	23/09/2011	
Horas totales	4878,3	
Horas desde la última recorrida general	S/D	
Horas desde la última inspección	21,0	
Ciclos totales	S/D	
Ciclos desde la última recorrida general	S/D	
Certificado de matrícula	Propietario	Club Argentino de Planeadores Albatros
	Fecha de expedición	06/12/1972
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	Restringido
	Categoría	Remolque de planeador
	Fecha de emisión	30/09/2011
	Fecha de vencimiento	N/A

Tabla 4

Motor	
Marca	Lycoming
Modelo	O-360-A1A
Fabricante	Lycoming
Número de serie	L-16164-36A
Horas totales	4509,6
Horas desde la última recorrida general	568,8
Horas desde la última intervención	21,0
Ciclos totales	N/D
Ciclos desde la última recorrida	N/D
Habilitación	Hasta 5480.6 hs TG o Ago/2027

Tabla 5



Hélice	
Marca	Mc Cauley
Modelo	1 A 200/FA8241
Fabricante	Mc Cauley
Número de serie	QA 045
Horas totales	N/D
Horas desde la última recorrida general	448,0
Horas desde la última intervención	21,0
Habilitación	Hasta 4984,6 hs TG o Ago/2021

Tabla 6

1.7 Información meteorológica

A la espera de información solicitada al Servicio Meteorológico Nacional.

1.8 Ayudas a la navegación

No relevante.

1.9 Comunicaciones

No aplica.

1.10 Información sobre el lugar del suceso

La aeronave capotó sobre la pista del aeródromo de San Andrés de Giles, provincia de Buenos Aires.

Lugar del suceso	
Ubicación	ADRM San Andrés de Giles
Coordenadas	34°28'13" S 59°25'29" W
Superficie	Pasto

Tabla 7

1.11 Registradores de vuelo

No aplica.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave realiza un aterrizaje normal y rebota elevándose nuevamente, en ese momento se sale la rueda del tren principal derecho. Cuando toca el piso nuevamente el parante derecho arrastra en el césped de la pista 3,5 mts hasta que se clava en la tierra y capota en forma brusca deteniéndose a 7,5 mts.

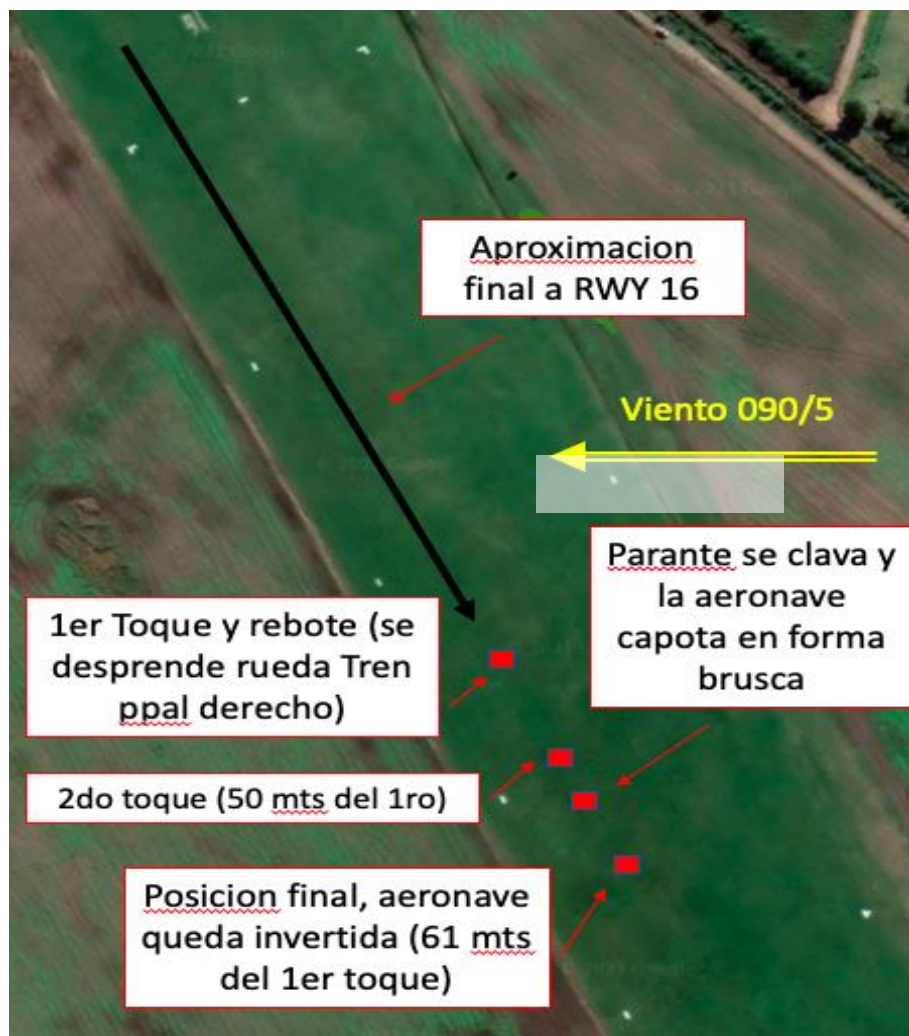


Figura 4. Descripción del impacto



1.13 Información médica y patológica

No se detectaron evidencia médico-patológica de la tripulación relacionadas con el accidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

El piloto descendió por sus propios medios. Los cinturones de seguridad y arneses de hombros soportaron los esfuerzos a los que fueron sometidos.

1.16 Ensayos e investigaciones

Se relevaron marcas en el terreno, se tomaron fotografías de los restos de la aeronave y se analizó la dinámica del impacto.

Se realizaron entrevistas al piloto de la aeronave y a una persona que acudió en carácter de testigo posterior al suceso.

Se registraron de parte de la documentación de la aeronave y la tripulación.

Se solicitó ensayo de laboratorio (NDT) al eje del tren principal derecho a los fines de evidenciar la mecánica de falla del componente, el cual será esencial para la formulación de hipótesis que puedan servir como línea de investigación.

Se solicitaron las condiciones meteorológicas en superficie al momento del accidente.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era propiedad del club y era utilizada para tareas de remolque de planeadores.

1.18 Información adicional

No se incluye.



1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No aplica.

2. NOTA FINAL

Este informe presenta los hallazgos preliminares y provisionales de la JST, sujeto a las modificaciones conforme avance la investigación. El análisis, conclusiones, acciones y/o recomendaciones de seguridad operacional sólo serán publicados en el informe de seguridad operacional.