

Informe Preliminar de Seguridad Operacional

Sucesos Aeronáuticos

Contacto anormal con la pista

Propietario privado

Cessna 152, LV-AMI

Aeródromo Ildelfonso Domingo Durana, Gral. Rodríguez, Buenos Aires.

9 de noviembre de 2021

108963100/21



Ministerio de Transporte
Argentina



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 6º

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

0800-333-0689

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

Informe Preliminar 108963100/21

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	7
1.4 Otros daños.....	8
1.5 Información sobre el personal	8
1.6 Información sobre la aeronave.....	10
1.7 Información meteorológica	12
1.8 Ayudas a la navegación	12
1.9 Comunicaciones.....	12
1.10 Información sobre el lugar del suceso	12
1.11 Registradores de vuelo	12
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.....	13
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	13



1.18	Información adicional	13
1.19	Técnicas de investigaciones útiles o eficaces	14
2.	NOTA FINAL	14



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 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, 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.



LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil

CIAC: Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

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 9 de noviembre de 2021 la aeronave matrícula LV-AMI, un Cessna 152-II, despegó del Aeropuerto de Morón, provincia de Buenos Aires a las 15:30 hs,² con destino al Aeródromo Ildelfonso Domingo Durana, General Rodríguez, provincia de Buenos Aires, en un vuelo de aviación general de instrucción. Luego de 75 minutos de vuelo en condiciones de vuelo visual y habiendo realizado tres prácticas de aterrizaje y despegue con el instructor, el alumno realizó su primer vuelo solo. Durante el aterrizaje a la cabecera 17 a las 16:47 hs, la aeronave tuvo un contacto anormal con la pista.

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

Colapso de tren de nariz y daños leves en carenado inferior de motor.

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



Figura 1. Daños en carenado de motor y tren de nariz.

1.3.2 Motor

A verificar debido a la detención brusca de motor por impacto de hélice en el terreno.

1.3.3 Hélice

Daños de importancia.



Figura 2. Daños de 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	56
Nacionalidad	Argentino
Licencias	N/A
Habilitaciones	N/A
Certificación médica aeronáutica	Clase 2 Válida hasta el 31/08/2022

Tabla 2

Su experiencia era la siguiente:

Horas de vuelo	General	En el tipo
Total general	36,0	36,0
Últimos 90 días	31,4	31,4
Últimos 30 días	14,1	14,1
Últimas 24 horas	2,6	2,6
En el día del suceso	1,3	1,3

Tabla 3

La certificación del instructor cumplía con la reglamentación vigente.

Instructor	
Sexo	Masculino
Edad	32
Nacionalidad	Argentino
Licencias	PCA- IVA
Habilitaciones	MONT-T, MULT-T,NL y VI
Certificación médica aeronáutica	Clase 1 Válida hasta el 30/09/2022

Tabla 4

Su experiencia era la siguiente:

Horas de vuelo	General	En el tipo
Total general	S/D	S/D
Últimos 90 días	149,3	110
Últimos 30 días	75,8	70,5
Últimas 24 horas	4,4	4,4

En el día del suceso	4,4	4,4
----------------------	-----	-----

Tabla 5

1.6 Información sobre la aeronave

La aeronave estaba certificada de conformidad con la reglamentación vigente y mantenida de acuerdo con el plan de mantenimiento del fabricante.

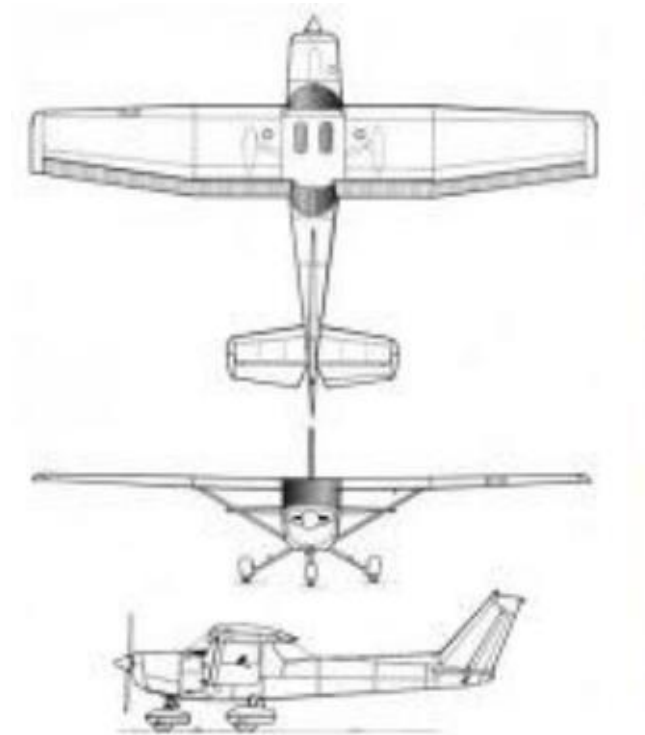


Figura 3. Perfil de la aeronave

El peso y el balanceo de la aeronave se encontraban dentro de la envolvente de vuelo indicada en el manual de la aeronave.



Aeronave		
Marca	Cessna	
Modelo	152-II	
Categoría	Ala fija	
Fabricante	Cessna	
Año de fabricación	1980	
Número de serie	152-84406	
Peso máximo de despegue	757,5 kg	
Peso máximo de aterrizaje	757,5 kg	
Peso vacío	518,0 kg	
Fecha del ultimo peso y balanceo	S/D	
Horas totales	26352,9	
Horas desde la última recorrida general	S/D	
Horas desde la última inspección	101,7	
Ciclos totales	S/D	
Ciclos desde la última recorrida general	S/D	
Certificado de matrícula	Propietario	ENTRADA S.A.
	Fecha de expedición	12/12/2007
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	Estandard
	Categoría	Utilitaria
	Fecha de emisión	04/09/1980
	Fecha de vencimiento	Sin fecha

Tabla 6

Motor	
Marca	Lycoming
Modelo	0-235-L2C
Fabricante	Lycoming
Número de serie	L-21629-15
Horas totales	15902,0
Horas desde la última recorrida general	557,0
Horas desde la última intervención	50,9
Ciclos totales	S/D
Ciclos desde la última recorrida	S/D
Habilitación	Hasta el 04/2033

Tabla 7

Hélice	
Marca	Sensenich
Modelo	72-CKS6-0-52
Fabricante	Sensenich
Número de serie	K11000
Horas totales	S/D
Horas desde la última recorrida general	220,8
Horas desde la última intervención	220,8



Habilitación	Hasta el 08/2027
--------------	------------------

Tabla 8

Peso y balanceo al momento del accidente	
Peso vacío	538,0 kg
Peso del piloto	92,0 kg
Peso del combustible	58,0 kg
Peso total	688,0 kg
Peso máximo permitido de despegue	757,5 kg
Diferencia en menos	69,0 kg

Tabla 9

1.7 Información meteorológica

La información meteorológica se encuentra en proceso de análisis.

1.8 Ayudas a la navegación

No relevante.

1.9 Comunicaciones

No relevante.

1.10 Información sobre el lugar del suceso

Lugar del suceso	
Ubicación	Ad Gral. Rodríguez
Coordenadas	34°40'49'' S / 059°02'09'' W
Superficie	Pasto corto
Dimensiones	1150 x 23 Mtrs.
Orientación magnética	17/35
Elevación	91 FT
Normas generales	AD no controlado

Tabla 10

1.11 Registradores de vuelo



No aplica

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

El piloto realizó el aterrizaje en la cabecera 17 de Gral. Rodríguez. Se pudo observar en un video del aeródromo que el contacto inicial fue próximo al umbral, luego de rodar unos metros la aeronave se elevó unos 3 mtrs. aproximadamente bajando luego la nariz en forma brusca e impactando en la pista con el tren de nariz y la hélice. Como consecuencia del impacto colapsó el tren de nariz, se doblaron las palas de la hélice y el motor se detuvo en forma brusca. La aeronave quedó detenida a 120 mtrs. del toque inicial apoyada de nariz sobre el carenado inferior de motor.

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 abandonó la aeronave por sus propios medios resultando sin lesiones. La cabina no sufrió deformaciones. Los cinturones de seguridad y anclajes del asiento del piloto soportaron los esfuerzos a los que fueron sometidos.

1.16 Ensayos e investigaciones

Se obtuvieron videos del suceso. Se realizaron entrevistas al instructor y al alumno. Se midió la cantidad de combustible remanente en los tanques de la aeronave. Se solicitó documentación a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) del Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC).

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave pertenece al centro de instrucción Flight Center y es utilizada para vuelos de aviación general de instrucción. Su base operativa es el Aeródromo de Morón, Provincia de Buenos Aires.

1.18 Información adicional



No aplica.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No aplica.

2. NOTA FINAL

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