

Expte. N° 200/12

ADVERTENCIA

El presente Informe es un documento técnico que refleja la opinión de la JUNTA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL con relación a las circunstancias en que se produjo el incidente, objeto de la investigación con sus causas y con sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (Chicago/44) Ratificado por Ley 13.891 y en el Artículo 185 del CÓDIGO AERONÁUTICO (Ley 17.285), esta investigación tiene un carácter estrictamente técnico, no generando las conclusiones, presunción de culpas o responsabilidades administrativas, civiles o penales sobre los hechos investigados.

La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba de tipo judicial, sino con el objetivo fundamental de prevenir futuros incidentes.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra de índole administrativa o judicial que, en relación con el incidente pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME DE INCIDENTE

INCIDENTE OCURRIDO EN: Aeródromo General Belgrano, provincia de Salta

FECHA: 3 de noviembre de 2012

HORA: 20:00 UTC aprox.

AERONAVE: Planeador

MARCA: PZL Bielsko

MODELO: SZD-50-3 PUCHACZ

MATRÍCULA: LV-DRL

PILOTO: Instructor de Vuelo de Planeador

PROPIETARIO: Aeroclub

Nota: Las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC) que para el lugar del accidente corresponde a la hora huso horario-3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 3 de noviembre de 2012, en horas de la tarde, en circunstancia de

realizar una inspección pre-vuelo, el Instructor de Vuelo de planeador advirtió que el comando de la aeronave matrícula LV-DRL, no tenía libre movimiento (recorrido) del alerón hacia la izquierda.

1.1.2 El incidente ocurrió en horario diurno y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

No aplicable.

1.3 Daños en la aeronave

Desprendimiento parcial del extremo inferior derecho, 2 mm hacia arriba de la costilla transversal de madera por donde pasa el comando de alerones.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

El instructor de vuelo poseía sus licencias y habilitaciones en vigencia a la fecha del incidente.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Célula

1.6.1.1 La aeronave era un planeador marca PZL Bielsko, modelo SZD-50-3 PUCHACZ, N° de Serie B-975, fabricado en el año 1981, matrícula LV-DRL.

1.6.1.2 Los Certificados de Matriculación y de Inscripción de Propiedad de Aeronave fueron emitidos por el Registro Nacional de Aeronaves el 23 de noviembre de 1982, a nombre de un Aeroclub.

1.6.1.3 Tenía Certificado de Aeronavegabilidad Estándar, Categoría Normal, emitido por la exDNA el 29 de septiembre de 2006, sin fecha de vencimiento.

1.6.1.4 El Formulario DA-337 fue expedido por un TAR habilitado y se encontraba vigente hasta marzo de 2013.

1.6.2 Peso y balanceo de la aeronave

No Aplicable.

1.7 Información Meteorológica

No Aplicable.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información sobre el lugar del accidente:

No aplicable.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre la aeronave y el impacto

No hubo impacto ni dispersión de restos.

1.13 Información médica y patológica

No Aplicable.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

No aplicable.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Al arribo de los investigadores al lugar del incidente, el 10 de noviembre de 2012, encontraron la aeronave hangarada y se procedió a destapar la zona por donde pasaba el mecanismo de accionamiento del bastón de mando en la parte inferior delantera derecha de la cabina, puesto delantero, observando:

1) Que la costilla de madera transversal, se había desprendido 2 mm en la parte inferior derecha de su fijación mediante pegamento, con el recubrimiento inferior delantero del fuselaje.

2) Que dicha costilla en ese sector posee una ranura de 12 cm de largo por 6 mm de alto, por donde pasa el comando rígido de accionamiento de los alerones.

3) Que ese accionamiento proviene de la parte inferior del bastón de mando transversal y que mediante un guiñol que pasa por dicha ranura se transforma en longitudinal.

4) Que el extremo inferior del bulón y la tuerca que une la barra transversal con la longitudinal mediante dicho guiñol, tocaba en la mencionada ranura por la que se transmite el movimiento del comando de alerones

5) Que esa cuaderna fue reparada en la parte superior en el mismo sector, por una rotura sufrida en el accidente ocurrido el 2 de noviembre de 2005.

6) En video grabado durante el último aterrizaje se observó que el mismo fue brusco.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era propiedad de una Entidad Aerodeportiva y utilizada como avión escuela con alumnos que realizaban el curso de Piloto de Planeador.

1.18 Información adicional

No Aplicable.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No Aplicable

2 ANALISIS

2.1 Aspectos Operativos

Al ser la presente aeronave utilizada como avión escuela con alumnos aspirantes a Pilotos de Planeador, se pudo inferir que los aterrizajes efectuados durante la instrucción no son suaves, situación que se vio corroborada en lo visualizado en el video del último aterrizaje. La suma de los mismos, pudieron haber debilitado la zona, que fuera reparada seis años atrás, en ocasión de haberse roto durante un accidente anterior.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 El análisis de la documentación técnica, mostró que la aeronave tenía su Certificado de Aeronavegabilidad en vigencia, con el correspondiente formulario DA 337 del año en curso.

2.2.2 De los resultados de la inspección efectuada in situ, se colige que el desprendimiento de la costilla transversal impidió el libre movimiento del comando de alerones hacia la izquierda.

3 CONCLUSIONES:

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El Instructor de vuelo poseía las licencias, habilitaciones y aptitud psicofisiológica en vigencia.

3.1.2 El último aterrizaje realizado por el planeador fue brusco.

3.1.3 La aeronave tenía los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula en vigencia.

3.1.4 La aeronave tuvo un accidente en 2005 que había afectado el sector.

3.1.5 El extremo de la costilla se despegó por la suma de esfuerzos soportados.

3.1.6 El comando de alerones no tenía libre movimiento hacia la izquierda.

3.1.7 La meteorología no influyó en el incidente.

3.2 Causa

En la inspección previa a un vuelo de instrucción, se encontró bloqueado el comando de alerones hacia el lado izquierdo, debido a que se despegó el extremo de la costilla que pasa por el lugar donde se encuentra el cable de comando de alerones, que impedía el libre movimiento hacia la izquierda.

Factores contribuyentes

- 1) La aeronave había tenido un accidente con una rotura y reparación en ese lugar.
- 2) Por el tipo de vuelos realizados (de instrucción), el lugar reparado soportó una suma de esfuerzos que despegó el extremo de la costilla.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al propietario de la aeronave

Considerar la necesidad de que en este tipo de aeronaves se efectúen inspecciones visuales, las que pueden ser periódicas semanales y/o por tiempo o ciclos, según se determine de acuerdo a su uso, en las zonas de instalación de tren de aterrizaje y del sistema de comandos de vuelos, ya que las mismas se utilizan para formación de pilotos de planeador, por lo cual la estructura durante los aterrizajes está más exigida. Poniendo especial énfasis en aquellas aeronaves que hayan sido sometidas a reparaciones estructurales con anterioridad.

5 REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas por la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, deberán informar a la AUTORIDAD AERONÁUTICA en un plazo no mayor a sesenta (60) días hábiles, contados a partir que recibieran el Informe Final y la Resolución que lo aprueba, el cumplimiento de las acciones que hayan sido puestas a su cargo. (Disposición N° 51/02 Comandante de Regiones Aéreas -19 JUL 02- publicada en el Boletín Oficial del 23 de Julio 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)
Av. Azopardo 1405, esquina Av. Juan de Garay
(C 1107 ADY) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

ó a la dirección Email:
"info@anac.gov.ar"

BUENOS AIRES,

Investigador Operativo: Sr. Raúl José COMINCINI
Investigador Técnico: Sr. Raúl Eladio NARVAEZ

Director de Investigaciones