

ADVERTENCIA

El presente Informe es un documento técnico que refleja la opinión de la JUNTA DE INVESTIGACIONES 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: Zona rural de Cañuelas, Pcia de Buenos Aires

FECHA: 11 ABR 10

HORA: 21:00 UTC

AERONAVE: Avión

MARCA: Piper

MODELO: PA-A-28-181

MATRÍCULA: LV-AYS

PILOTO: Licencia de Piloto Privado de Avión

PROPIETARIO: Aeroclub

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

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 11 ABR 10 a las 20:55 hs aproximadamente, el piloto despegó desde el aeródromo (AD) Cañuelas (CNA) para realizar un vuelo de navegación de entrenamiento, con la aeronave matrícula LV-AYS. Luego del despegue,

durante la fase de ascenso, se produjo la apertura repentina del capó de motor del lado derecho.

1.1.2 Durante la comprobación del estado del otro carenado de motor, el mismo se abrió también repentinamente. Al abrirse el capó quedó trabado en posición vertical; por lo que el piloto decidió realizar un aterrizaje de emergencia.

1.1.3 Luego de realizar los procedimientos que requería esa operación, el piloto aterrizó en proximidades de un campo de vuelo de parapente. El aterrizaje se produjo de forma normal, sin causar daños a la aeronave, a terceros, ni lesiones a personas.

1.1.4 El suceso ocurrió de día y con buena visibilidad.

## 1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	1	-	-

## 1.3 Daños en la aeronave

Únicamente se produjo la apertura súbita de los carenados de motor, sin que ello causara otros daños a la aeronave.

## 1.4 Otros daños

No hubo.

## 1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto al mando poseía licencia de Piloto Privado de Avión con habilitación para monomotores terrestres hasta 5700 kg.

1.5.2 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica, Clase II, se encontraba vigente hasta el 30 OCT 10.

1.5.3 Su experiencia de vuelo de acuerdo con lo expresada en el Libro de Vuelo era de 226.4 hs

## 1.6 Información sobre la aeronave

### 1.6.1 Célula

1.6.1.1 Aeronave monomotor de ala baja fabricada por Chincul Argentina, con licencia de Piper Aircraft Co., modelo PA-A-28-181, bajo número de serie AR-28-2890036, matrícula LV-AYS. Al momento del incidente contaba con un total

general (TG) de 1896,5hs, la última inspección anual se había realizado el 29 OCT 09, contando con 60.3 hs desde su última inspección (DUI).

1.6.1.2 Certificado de matrícula se encontraba registrado a nombre de un Aeroclub el 23 SEP 87.

1.6.1.3 Certificado de aeronavegabilidad: emitido por la DNA el 06 MAR 02 sin fecha de vencimiento, clasificación Estándar, categoría Normal.

1.6.2 Motor

La aeronave se encontraba propulsada por un motor alternativo de cuatro cilindros fabricado por Lycoming, modelo L-31586-36A. Al momento del incidente contaba con un TG de 1890.3 hs.

1.6.3 Peso y balanceo de la aeronave

De acuerdo con los pesos aportados por el piloto y los especificado en el Manual de Vuelo la aeronave se encontraba dentro de los límites aprobados en el mismo

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

El aterrizaje de emergencia se realizó en un terreno plano, semi preparado, utilizado habitualmente como lugar de operación de parapente. No hubo daños ni consecuencias vinculados al presente incidente.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

El aterrizaje de emergencia se realizó exitosamente, sin provocarse daños.

1.13 Información médica y patológica

No se encontraron antecedentes médico / patológicos del pilotos que pudieran haber influido en el incidente.

#### 1.14 Incendio

No hubo.

#### 1.15 Supervivencia

No aplicable.

#### 1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el lugar del suceso se verificó el estado de los carenados que se abrieron en vuelo, constando que las trabas mecánicas de los mismo presentaban un leve estado de deformación. No se observaron daños o fracturas que pudieran haber provocado la apertura.

1.16.2 De acuerdo con el estado de los componentes, la hipótesis más probable fue que al no haber sido trabado adecuadamente, los carenados se hayan abierto, producto de las vibraciones normales del conjunto.

1.16.3 Se verificó el resto de la aeronave y sistema propulsivo, sin encontrarse ningún tipo de novedad o daños.

#### 1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es propiedad de un Aeroclub.

#### 1.18 Información adicional

No aplicable.

#### 1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se utilizaron las de rutina.

## 2 ANÁLISIS

### 2.1 Aspectos operativos

La operación de la aeronave fue la correcta. El piloto realizó correctamente el aterrizaje de emergencia en un lugar semipreparado pero no habilitado para realizar operaciones de despegue y aterrizaje.

### 2.2 Aspectos técnicos

De acuerdo con las novedades halladas, la hipótesis más probable es: al no cerrarse los broches de traba mecánica completamente y poseer desgaste; la apertura de los mismos se produjo por la vibración normal del conjunto. No se

detectaron otros indicios de falla que pudieran haber sido contribuyentes en el presente incidente.

### 3 CONCLUSIONES

#### 3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto se encontraba habilitado para realizar la operación.

3.1.2 La aeronave se encontraba aeronavegable al momento del incidente.

3.1.3 Las trabas mecánicas de los carenados se encontraban levemente desgastadas.

3.1.4 Los capot del motor se abrieron por el posible cierre inadecuado de los broches del carenado.

#### 3.2 Causa

Durante un vuelo de aviación general, en la fase de ascenso inicial, apertura súbita de ambos carenados de motor, con posterior aterrizaje de emergencia; debido a un probable cierre inadecuado de los broches de traba mecánica.

Factor contribuyente

Estado de desgaste leve del sistema de traba.

### 4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

#### 4.1 Al aeroclub propietario de la aeronave

Considerar la necesidad de instruir a todos los pilotos que operen las aeronaves de su propiedad de la forma más adecuada, en lo referente el control pre vuelo del estado general de la aeronave y los cierres seguros de todos los carenados de la misma, a fin de contribuir con la Seguridad Operacional, salvaguardar los medios propios y de terceros que pudieran ser afectados.

### 5 REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas, por la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil, deberán informar a la Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil en un plazo no mayor a sesenta (60) días hábiles, contados a partir que recibieran el Informe Final y la Disposición 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:

Área de Prevención de Accidentes de Aviación Civil  
Departamento Administración de Aeródromos de la ANAC  
Av. Azopardo 1405, esquina Av. Juan de Garay - 5º Piso  
(C 1107 ADY) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

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

C A de BUENOS AIRES, 04 de febrero 2013.

Investigador a Cargo: SUP I José A. PAGLIANO  
Investigador Técnico: Sr. Carlos Ruiz

Director de Investigaciones