

Expte. N° 317/12

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 suceso, 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 accidentes e incidentes.

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

INFORME FINAL

INCIDENTE OCURRIDO EN: Zona aledaña al Aeropuerto Corrientes, provincia de Corrientes

FECHA: 24 de noviembre de 2012

HORA: 13:00 UTC Aprox.

AERONAVE: Avión

MARCA: Cessna

MODELO: 150-G

MATRÍCULA: LV-CIV

INSTRUCTOR DE VUELO: Licencia de Piloto Instructor de Vuelo de Avión

PILOTO EN INSTRUCCIÓN: Licencia de Piloto Privado de Avión

PROPIETARIO: Privado

Nota: Las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que corresponde al Huso Horario -3.

1

INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 24 de noviembre de 2012, la tripulación despegó con la aeronave

matrícula LV-CIV del Aeropuerto (AP) Corrientes (SARC) para realizar un vuelo de instrucción en cercanías del AP.

1.1.2 Cuando se encontraban realizando una práctica de entrada por instrumentos al AP SARC, el avión experimentó una baja de potencia en el motor, motivo por el cual el Instructor de Vuelo decidió realizar un aterrizaje de emergencia en un campo ubicado al costado del Autódromo debido a que no podía llegar al AP de partida.

1.1.3 El incidente ocurrió de día y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	2	-	-

1.3 Daños en la aeronave

La aeronave no experimentó daños durante el aterrizaje de emergencia.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

La tripulación de la aeronave poseía las Licencias y Habilitaciones que le permitían realizar el vuelo, en vigencia a la fecha del incidente.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 General

Aeronave monomotor fabricada por Cessna Aircraft Co, modelo C-150G, con número de serie 15065839 y matrícula LV-CIV.

1.6.2 Célula

1.6.2.1 Al momento del suceso tenía el Certificado de Aeronavegabilidad Estandar en vigencia, categoría Normal, emitido el 26 de julio de 2011.

1.6.2.2 El último Formulario DA 337 fue emitido por el TAR 1B-127 el 15 de mayo de 2012, siendo su vencimiento en mayo de 2013.

1.6.2.3 Los registros de mantenimiento indicaban que la aeronave estaba equipada y mantenida de conformidad con la reglamentación y procedimientos vigentes aprobados.

1.6.3 Motor

La aeronave estaba equipada con un motor Continental, modelo O-200-A, número de serie 66206-7-A.

1.6.4 Hélice

El motor equipaba una hélice marca Mc Cauley, bipala metálica de paso fijo, modelo 1A100/MCM6950, número de serie F4947.

1.6.5 Peso y centrado de la aeronave

El peso de la aeronave era inferior al Peso Máximo de Despegue y su Centro de Gravedad se encontraba dentro de los límites de la envolvente operacional.

1.7 Información meteorológica

La meteorología no tuvo influencia en el incidente.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

La tripulación de la aeronave mantuvo comunicación por frecuencia con el Operador de la Torre de Control (TWR) CRR, sin inconvenientes en ambos sentidos.

1.10 Información sobre el aeródromo

El incidente ocurrió en un campo abierto aledaño al AP SARC ubicado al este del mismo, a 4 NM y en el radial 150° del VOR CRR.

1.11 Registadores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

Cuando estaba realizando una práctica de entrada por instrumentos en el AP SARC, a 6,5 NM, tuvo una falla de motor; por ello, el instructor, enfrentó el viento y realizó un aterrizaje de emergencia en un terreno aledaño al AP.

1.13 Información médica y patológica

No se conocieron antecedentes médico / patológicos de la tripulación que pudieran haber influido en el incidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

Los arneses de sujeción de los asientos de la tripulación actuaron correctamente protegiendo a los mismos de sufrir lesiones.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el lugar del incidente se verificó la documentación de la tripulación y de la aeronave, encontrándose las mismas sin novedad.

1.16.2 Se procedió a verificar el funcionamiento del motor de la aeronave con las bujías que tenía al momento de la falla, luego se procedió a reemplazar dos de las mismas que se encontraban empastadas y se observó un cambio en el funcionamiento del motor, mejorando notablemente su rendimiento.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era de propiedad privada y se encontraba afectada a la Escuela de Vuelo, al igual que el Instructor.

1.18 Información adicional

La aeronave fue removida del lugar de aterrizaje a solicitud del propietario en coordinación con los Investigadores.

1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces

Se emplearon las técnicas de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos operativos

De la investigación realizada se pudo determinar que ningún factor operativo influyó previamente en el incidente.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 De la investigación realizada se desprende que la baja de potencia del motor de la aeronave se debió al empastado de dos bujías a causa del envejecimiento de las mismas.

2.2.2 El empastado en las bujías ocasionó que el motor no rindiera al ciento por ciento y que experimentara una caída de potencia.

2.2.3 No se pudo comprobar el control por parte del taller que realizó el mantenimiento del motor, si fue quien cambio las bujías, ya que al mismo se le realizan inspecciones menores (50 h por ejemplo) por mecánicos habilitados en el hangar del propietario de la aeronave.

3 CONCLUSIONES

3.1.1 La tripulación estaba habilitada para realizar el vuelo.

3.1.2 La aeronave se encontraba en condiciones de aeronavegabilidad al momento del suceso, de acuerdo con sus historiales.

3.1.3 Falta de reemplazo de las bujías por vencimiento de su vida útil.

3.1.4 La meteorología no influyó en el incidente.

3.2 Causa

En un vuelo de instrucción en la fase final de una práctica de entrada por instrumentos, se produjo la pérdida de potencia del motor con posterior aterrizaje de emergencia en un campo no preparado, debido a la combinación de los siguientes factores:

- Acumulación de residuos en dos bujías del motor (empaste).
- Falencias en el estado de mantenimiento conservativo del motor.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al propietario de la aeronave

Se recomienda observar el estricto cumplimiento de los períodos de mantenimiento e inspección recomendados por los fabricantes y el cambio de los componentes que así lo requirieran, ya sea por estado de condición o por tiempo límite, a efectos de contribuir con la seguridad operacional, prevenir daños personales, materiales y de terceros que fueran afectados.

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: Gerardo BROGLIO
Investigador Técnico: Carlos AGUIRRE

Director de Investigaciones