

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: 40 Km del Aeródromo General Pico, provincia de La Pampa

FECHA: 25 de febrero de 2011

HORA: 19:10 UTC aproximadamente

AERONAVE: Avión

MARCA: Piper

MODELO: PA-A-31-325

MATRÍCULA: LV-LST

PILOTO: Licencia de Piloto Privado de Avión

PROPIETARIO: Privado

Nota: Las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que para el lugar del incidente corresponde al Huso Horario – 3.

1 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 25 de febrero de 2011, el piloto despegó del Aeródromo (AD) General Pico (SAZG) y en ascenso, con 7500 pies aproximadamente y 42 km del

AD de despegue, notó una pequeña vibración con posterior detención del motor izquierdo.

1.1.2 El piloto efectuó un aterrizaje por precaución en una pista de tierra en la Estancia “La Aurelia”, sin novedad.

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	5	

1.3 Daños en la aeronave

La aeronave no tuvo daños.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

La tripulación poseía sus Licencias y Habilitaciones en vigencia a la fecha del incidente.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

Aeronave Piper, modelo PA-A-31-325, número de serie AR-31-7512026, con un peso máximo de despegue de 2947 kg y un peso vacío 2046 kg. De construcción metálica, semimonocasco, ala baja, tren triciclo retráctil con ruedas, con dos motores alternativos de 260 hp.

1.6.2 Célula

1.6.5 El Certificado de Matrícula fue registrado a nombre de una empresa privada, inscripto el 22 de mayo de 2009.

1.6.6 El Certificado de Aeronavegabilidad fue emitido el 19 de noviembre de 2004, sin fecha de vencimiento, con clasificación Standard, Categoría Normal.

1.6.7 El Formulario DA 337 fue emitido el 21 de abril de 2010, por el TAR 1B-165, para la rehabilitación anual. Poseía un total general de 4596 h, 579 h DUR y 53 h DUI.

1.6.3 Motores

1.6.3.1 La aeronave estaba equipada con dos motores marca Lycoming; el N° 1 era modelo TIO-540-F2BD, S/N° L-3715-61A, con 4616 h de TG, 565 h DUR y 53 h DUI; el motor N° 2 era modelo LTIO-540-F2BD, S/N° L-609-68A, con TG de 4619 h, 152 h DUR y 53 h DUI.

1.6.3.2 El combustible requerido y utilizado era aeronafta 100 LL.

1.6.4 Hélices

1.6.4.1 Las hélices eran Marca Hartzell, la N°1, modelo: HC-E3YR-2ATF, con número de serie DJ-12312-B. La N° 2, HC-E3YR-2ALTF, con S/N: DJ-12313-B.

1.6.5 Componentes o sistemas que influyeron en el suceso: cable de masa a la magneto dual en cortocircuito.

1.7 Información meteorológica

No aplicable.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

El piloto de la aeronave mantuvo comunicación con la TWR GPI y EZE Control, sin novedad en ambos sentidos.

1.10 Información sobre el lugar del incidente

El incidente ocurrió en vuelo y la aeronave aterrizó en la pista de la Estancia La Aurelia, sin novedad.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 La aeronave después del despegue del AD GPI y cuando llegó a 7500 ft comenzó a tener pequeñas vibraciones en el motor izquierdo y posteriormente se detuvo.

1.12.2 Como se encontraba a 42 NM del AD GPI el piloto decidió regresar al AD de partida, cuando se encontraba a 17 NM y como no pudo realizar el reencendido aterrizó por precaución en la pista de la Estancia La Aurelia, sin novedad. No hubo 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 En el lugar se inspeccionó la aeronave, se detectó que el cable que conectaba la llave de corte de energía en la cabina de vuelo con la magneto, se encontraba en corto circuito, mandando el sistema de encendido a masa (cortado).

1.16.2 Luego de hallar la novedad, el personal de mantenimiento del TAR 1B-165 realizó el cambio del cable, retornando la aeronave después de las pruebas al servicio.

1.16.3 En la guía de inspección ("Inspection Report" del "Service Manual") del fabricante, en las fases de inspección 100, 500 y 1000 h indica la inspección del arnés de ignición y sus aislantes por pérdidas de alta tensión y continuidad.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era de propiedad privada.

1.18 Información adicional

Las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, expresan:

Subparte E, Párrafo 91.403 Generalidades

(a) El propietario o explotador de una aeronave es el responsable primario de mantener esa aeronave en condiciones de aeronavegabilidad,...

1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces

Se emplearon las de rutina.

2 ANALISIS

2.1 Aspectos técnicos

2.1.1 La falla del motor se debió a un problema de origen eléctrico. El cable que conectaba la llave de corte en la cabina de vuelo con la magneto, se encontraba en corto circuito, mandando el sistema de encendido a masa (cortado).

2.1.2 Si bien la falla se la podría vincular con tareas de mantenimiento impropio, no se pudo verificar fehacientemente su origen.

2.2 Aspectos operativos

De acuerdo a las evidencias recogidas y como resultado de lo investigado, se desprende que el piloto después de detectar la falla en el motor izquierdo y su posterior detención, realizó un aterrizaje de emergencia en una pista apta, finalizando sin daños para la aeronave, ni lesiones para la tripulación y acompañantes.

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 Al momento del suceso la aeronave se encontraba aeronavegable.

3.1.2 La tripulación contaba con las habilitaciones para realizar la operación que devino en incidente.

3.1.3 La meteorología no tuvo influencia en el presente suceso.

3.1.4 La falla que devino en el posterior aterrizaje por precaución se halló en un cable eléctrico del sistema de encendido del motor.

3.1.5 La falla detectada es de carácter aleatorio y no tiene un fundamento comprobado en técnicas impropias de mantenimiento.

3.2 Causa

Durante un vuelo de aviación general, en la fase de ascenso, se produjo una falla en el sistema propulsivo de la aeronave con posterior aterrizaje por precaución, debido a un desperfecto aleatorio (cortocircuito) en uno de los cables eléctricos del sistema de encendido del motor.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 A la Dirección de Aeronavegabilidad de la ANAC

Considere la necesidad de dar difusión de la manera más conveniente a los talleres con los alcances correspondientes, a los efectos de tomar los recaudos más adecuados para disminuir la posibilidad de repetición del presente suceso, a efectos de contribuir con la seguridad operacional.

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 AUTORIDAD AERONÁUTICA 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:

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, de 2013.

Sr. Ricardo BRESSAN
Investigador Técnico

UNIV I Alberto ROCCHI
Investigador Operativo

Director de Investigaciones