

Expte.Nº 595/13

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 índole administrativa o judicial que, en relación con el suceso pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Cañuelas, provincia de Buenos Aires.

FECHA: 27 de julio del 2013

HORA: 13:30 UTC (aprox.)

AERONAVE: Planeador

MARCA: LET

MODELO: L 13 BLANIK

MATRÍCULA: LV-DJL

PILOTO: Piloto de planeador

PROPIETARIO: Club de Planeadores Cañuelas

Nota: 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

El planeador LET L13, matrícula LV-DJL, tripulado por el piloto y un pasajero, despegó en *envuelo* de la cabecera 36 del aeródromo del Club de Planeadores Cañuelas, remolcado por el avión Aero Boero RBR, matrícula LV-ATM.

Una vez traspasado el umbral de la cabecera opuesta, entre 100 y 200 ft, se desprendió el gancho del avión remolcador, precipitándose el planeador a tierra en viraje hacia la izquierda.

El accidente se produjo de día y en condiciones de buena visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños en la aeronave

Célula: El ala izquierda se quebró a un cuarto de distancia desde la puntera, quedando deformada y separada del resto del plano. Parabrisas destruido, cabina deformada, parte ventral de nariz del lado izquierdo abollada, fuselaje quebrado detrás de la cabina. Ala derecha con daños y empenaje horizontal y vertical deformados.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 Piloto

El piloto al mando, de 41 años de edad, era titular de la licencia de piloto de planeador (PPL), con habilitación en planeadores monoplaza y planeadores multiplaza.

El certificado de aptitud psicofisiológica (Clase II) estaba en vigencia, con vencimiento el 31 de agosto de 2013.

La experiencia de vuelo expuesta en su Libro de Vuelo era la siguiente:

Total:	158.5 h
Últimos 90 Días:	2.5 h
Últimos 30 Días:	0.9 h
Últimas 24 horas:	0.0 h

El día del accidente: 0.0 h
En la aeronave accidentada: 25.7 h

El Piloto realizó su último vuelo del año 2012 el 22 de septiembre, y el primer vuelo del año 2013 el 23 de febrero. Después de cinco meses sin volar, fue readaptado en un vuelo de 0.2 h (10 minutos) entre remolque y librado.

En tal sentido, no cumplió con lo descripto en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) parte 61.100 (b)(4), ni con el punto 1.6 del Reglamento General del Club de Planeadores Cañuelas.

Tampoco figura asentada en su Libro de Vuelo la habilitación correspondiente para transportar pasajeros según lo normado en las RAAC parte 61.100 (b) (2).

De acuerdo con el informe enviado por la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (Licencias al Personal) de la ANAC, el piloto no registraba antecedentes de infracciones o accidentes.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

Planeador, modelo L-13 Blanik, marca LET, con número de serie 026147, de 2 plazas, con un peso máximo de despegue de 500 kg, peso vacío de 302 kg, ala alta y ángulo diedro, de construcción completamente metálica.

1.6.2 Célula

El mantenimiento se realizaba de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad continuada del fabricante, y contaba al momento del accidente con un total general (TG) de 2670.6 h, 668.2 h desde la última recorrida general (DURG) y 17.6 h desde la última inspección (DUI).

El certificado de matrícula estaba registrado a nombre de un club de planeadores, con fecha de inscripción el 18 de agosto de 1975.

El certificado de aeronavegabilidad fue emitido por la ex DNA el 3 noviembre de 2005, de clasificación Estándar, categoría Acrobática.

El último formulario DA 337 fue emitido por el TAR 1B-479 el 29 diciembre de 2012, con vencimiento el 31 diciembre de 2013.

1.6.3 Peso y balanceo de la aeronave

Los máximos pesos de despegue y aterrizaje certificados eran de 500 kg y el peso vacío era de 302 kg.

El cálculo de los pesos al momento del accidente fue el siguiente:

Peso Vacío:	302 kg
Piloto:	102 kg
Acompañante:	70 kg
Total estimado al momento del accidente:	474 kg
Peso Máximo de Despegue (PMD):	500 kg
Diferencia:	26 kg en menos respecto del PMD.

Al momento del accidente, la aeronave tenía su CG (centro de gravedad) dentro de los límites establecidos en el Manual de Vuelo del fabricante.

1.6.6 Sistemas

Componente o sistema de la aeronave que influyera en el accidente: probable mal funcionamiento del equipo devanador de soga remolque de planeador, marca "Winder", modelo "A".

1.7 Información Meteorológica

De acuerdo a la información enviada por el Servicio Meteorológico Nacional, las condiciones del tiempo en el lugar y día del accidente eran las siguientes: viento de los 360º/ 06 kt, visibilidad 10 km, sin fenómenos significativos, temperatura 13,5º C y punto de rocío 7,3º C. La presión a nivel medio del mar era de 1023,5 hPa y la humedad relativa ambiente del 66%.

1.8 Ayudas a la Navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 El accidente se produjo en un campo lindero a 10 m del límite norte, a la derecha de la prolongación de la pista 36 del Aeródromo Cañuelas.

1.10.2 El Aeródromo Cañuelas (CNA), público, no controlado, está ubicado a 5 km al SE de la ciudad homónima, en la provincia de Buenos Aires, y posee una pista de tierra de 710 m de largo por 30 m de ancho, con orientación 18/36 (norte-sur).

1.10.3 Las coordenadas geográficas del lugar son 35º 06' 42" S, 058º 43' 35" W, con una elevación de 30 m con respecto al nivel medio del mar.

1.11 Registadores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 El planeador, después de haberse desprendido del avión remolcador, inició un viraje a la izquierda y se precipitó a tierra.

1.12.2 El primer impacto se produjo con el ala izquierda, con rumbo 230° en viraje de 90°, de inclinación a la izquierda y en picada, con un ángulo de 45° aproximadamente, ocasionando el desprendimiento de la puntera del ala.

1.12.3 A continuación, el planeador continuó con el giro e impactó con la parte delantera del fuselaje con rumbo aproximado 290° y un ángulo de picada de 30°.

1.12.4 Posterior al segundo impacto rebotó hacia atrás desplazándose 11,30 m, para quedar definitivamente con rumbo norte.

1.12.5 La separación entre el primer toque de la puntera del ala y la posición final del planeador fue de 22,30 m.

1.13 Información médica y patológica

Como consecuencia del impacto, los ocupantes del planeador sufrieron lesiones graves.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

1.15.1 El Piloto, que se encontraba sentado en el asiento trasero, abandonó el planeador por sus propios medios y el pasajero, sentado en el asiento delantero, fue retirado de la aeronave por los paramédicos que arribaron al lugar con prontitud.

1.15.2 Ambos fueron transportados de urgencia en ambulancia al hospital zonal de Cañuelas, donde fueron atendidos en la guardia y posteriormente derivados a distintos nosocomios de la ciudad de Buenos Aires y provincia de Buenos Aires, para efectuarles estudios de mayor complejidad.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el lugar del accidente, se examinaron los comandos que, pese al daño estructural, no se encontraban cortados o trabados en su recorrido. Se verificó el funcionamiento de los frenos aerodinámicos, sin encontrarse novedad.

1.16.2 Se encontraron la soga de remolque, los topes y argollas de enganche, estas últimas en perfectas condiciones tanto la del planeador como la del avión remolcador.

1.16.3 En el aeroclub de Cañuelas se realizaron varias pruebas de fuerza al equipo devanador de soga remolque de planeadores, marca Winder, modelo A, instalado en el avión Aero Boero-180 RVR, matrícula LV-ATM, no pudiéndose reproducir el desenganche espontáneo de la cuerda de remolque.

1.16.4 También se realizaron pruebas de enganche y desenganche de la cuerda, con la palanca que se encuentra en la cabina del avión. Pudiéndose comprobar que no actúa sino se aplica a fondo la extensión de la misma; por más que accidentalmente se toque la palanca, no se acciona sino se aplica una fuerza considerable y premeditada.

1.16.5 El 4 de octubre de 2013 se consultó a la Dirección de Aviación General (DAG) de la Dirección de Aeronavegabilidad (DA) de la ANAC, sobre unas dudas que los investigadores tenían con referencia al equipo devanador de sogas remolque de planeadores, marca Winder, modelo A o similares, ya que después de analizar el accidente del planeador LV-DJL, se estimó que podría haber existido una condición de inseguridad con el mismo.

1.16.6 En tal sentido, la DAG suspendió, a partir de la fecha de consulta, todas las operaciones de remolque de planeadores con aeronaves que utilizaran el sistema de devanador eléctrico marca Winder o similares, y con posterioridad, personal de la Dirección se presentó al TAR del Club de Planeadores para evaluar la situación del material en cuestión, elevando a la JIAAC el informe correspondiente.

1.16.7 Las conclusiones a las que arribó la DNSO-DAG fueron las siguientes: *“Se observó en el esquema del sistema, que los dos brazos que actúan para abrir y cerrar el gancho, deben quedar en su posición cerrado con un leve sobrecentro, el cual es ayudado por un resorte que empuja ambos brazos hacia dicha posición contra el tope. **En el gancho instalado en el avión, no se verificó el mencionado sobrecentro”.***

“En esas condiciones (sin sobrecentro) se realizó un ensayo preliminar de carga de 480 kg alineado con el eje longitudinal del gancho, no produciéndose la apertura espontánea del mismo. Quedaron pendientes de realizar pruebas con cargas fuera del eje longitudinal del gancho”.

“Hasta el momento no existen pruebas suficientes como para adjudicar la falla del gancho de remolque a la no existencia del sobrecentro citado, ya que si bien existe tal diferencia entre el esquema y la realidad, no se han podido recrear, las condiciones que llevaron al desenganche en vuelo de la soga de remolque”.

1.17 Información orgánica y de dirección

El planeador LET L 13, matrícula LV-DJL es propiedad de un Club de Planeadores y por sus características, era utilizado en el entrenamiento e instrucción de pilotos.

1.18 Información adicional

1.18.1 Los ocupantes de la aeronave no fueron entrevistados por los investigadores el día del accidente, ya que no se encontraban en condiciones físicas para poder satisfacer los requerimientos de la JIAAC.

La entrevista con el piloto se realizó en su domicilio particular el 14 de agosto del 2013, por estar en reposo.

La entrevista con el pasajero se realizó el 13 de septiembre del 2013 en su domicilio particular y en presencia de su padre, ya que el mismo era menor de edad.

1.18.2 El sistema de remolque de acuerdo con el legajo técnico correspondiente, se denomina “Equipo devanador de sogas de remolque de planeadores, marca Winder, Modelo A”.

Este equipo está destinado para su uso en aviones de remolque de planeadores. Su función, una vez concluido el trabajo de remolque, es devanar la soga en el interior del avión, lo que permite mayor seguridad en el aterrizaje pues evita el lanzamiento de la soga o el aterrizaje largo con la soga a la rastra (con el riesgo que esto implica). Es ideal cuando se opera en pistas cortas, proporcionando una mayor eficiencia en las operaciones de remolque, al permitir aterrizajes normales y cortos, disminuyendo el tiempo entre vuelos y reduciendo costos de operación. Además, alarga la vida útil de la soga, ya que no se arrastra en la pista, evitando su desgaste.

Asimismo, el ensayo del dispositivo, anterior a su aprobación por la Dirección de Aeronavegabilidad (DA), se realizó con una carga de 210 Kg con resultados altamente positivos.

1.18.3 La Regulación argentina de aviación civil (RAAC) “Parte 61 - Licencias, Certificado de competencia y Habilitaciones para piloto”, establece en su:

Subparte D - Licencia de piloto de planeador

“61.100 Atribuciones y limitaciones

(a) Atribuciones: Todo titular de una licencia de Piloto de Planeador en vigencia, podrá:

(1) Actuar como piloto al mando en planeadores monoplaza y multiplaza.

(2) Actuar como piloto, siempre que cuente con la debida atribución, en aeronaves moto planeador en vuelos locales y/o de travesía.

(3) Realizar en vuelos remolcados por avión o torno siempre que cuente con la debida experiencia operacional según lo establecido en el Manual de Sistema de En vuelo por Torno para Planeadores.”

“(b) Limitaciones: No podrá volar como piloto:

(1) En otro sistema de remolque distinto al que obtuvo la Licencia de Piloto de Planeador si no cuenta con la debida constancia de la adaptación registrada por el Instructor de Vuelo actuante en el Libro de Vuelo del interesado. Tal adaptación consistirá en:

(i) Una parte teórica que incluya procedimientos de operación normal, de emergencia y distintas responsabilidades durante la operación del remolque (en vuelo) y,

(ii) Una parte práctica de doble comando realizada en un planeador biplaza de instrucción, la cual consistirá de al menos 10 despegues (remolques) que incluirán al menos.

(A) Inspección previa al vuelo del sistema de enganche de remolque, revisión de señales y los procedimientos de liberación a ser usados.

(B) Procedimientos prevuelo.

- (C) Sistema de remolque (envuelo) del planeador.
 - (D) Despegues en distintas actitudes de recuperación de velocidad y altura.
 - (E) Operaciones de emergencia, incluyendo procedimientos de rotura de la soga/cable de remolque.
 - (F) Procedimientos anormales.
 - (G) Maniobras con referencia al terreno y,
 - (H) Procedimientos post vuelo.
- (2) Transportando pasajeros hasta poseer 15 horas de vuelo solo en planeador como piloto a partir de la fecha que obtuvo su Licencia de Piloto de Planeador, y haya sido sometido a una evaluación en vuelo por parte de un Instructor de Vuelo habilitado, quien dejará constancia de su idoneidad debidamente certificada en el Libro de Vuelo del interesado;
- (3) No podrá efectuar vuelos de exhibición acrobática en planeador si no cuenta con la respectiva habilitación registrada en su Licencia de Piloto de Planeador.
- (4) El titular de la Licencia de Piloto de Planeador que permanezca 90 días sin realizar actividad de vuelo deberá, antes de reiniciar la misma, ser readaptado respecto a los temas teóricos, al sistema de remolque empleado (por avión o torno) y las maniobras prácticas de vuelo que sean pertinente para la Licencia de Piloto de Planeador, como mínimo, un programa de 3 despegues, por un Instructor de Vuelo de la especialidad habilitado, quien dejará constancia debidamente certificada en el Libro de Vuelo del interesado.”

1.18.5 El Reglamento General del Club de Planeadores, válido desde el 1 de marzo del 2012 establece:

“1.6 Periodos de inactividad: Requisitos mínimos para mantenerse adaptado al vuelo.

De acuerdo a las horas de vuelo como piloto y al menos que un idóneo o instructor opine lo contrario:

-Con menos de 50 horas se debe realizar un vuelo cada 15 días.

-Pilotos que vuelan plástico, deben realizar un vuelo cada 60 días

-El resto debe realizar un vuelo cada 30 días.

En caso de no cumplir estos requisitos mínimos, el piloto deberá realizar un vuelo o más de readaptación con instructor o piloto idóneo. La readaptación tendrá una validez limitada de acuerdo a las horas como piloto y en caso de no cumplir este plazo deberá readaptar nuevamente:

-Menos de 50 horas: válido para el día en que se realiza la readaptación.

-Entre 50 y 100 horas: válido por una semana.

-Más de 100 horas: válido por 2 semanas.

IMPORTANTE: para los casos donde el período de inactividad supere los 90 días deberá cumplir con lo estipulado en el RAAC 61.100 (b) (4).

2.7 Biplazas

a) Requisitos para vuelo local

Instrucción: Volar el primer plástico, licencia de Instructor o Piloto idóneo con habilitación de la H.C.D. para dar instrucción. El alumno debe ir en el asiento delantero.

Vuelos Bautismos a familiares y amigos: se requerirán 100 horas de vuelo como Piloto y autorización de la H.C.D. El Piloto debe ir en el asiento delantero.”

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

Se aplicaron las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 El sistema de remolque “Winder”, habría ocasionalmente liberado la soga de remolque a través del dispositivo disparador de emergencia. Solo cabe la posibilidad que el piloto del avión, desde la cabina hubiese accionado accidentalmente la palanca liberadora del disparador de emergencia de la soga, lo cual no se pudo confirmar.

2.1.2 Asimismo, de acuerdo con las declaraciones del piloto del avión remolcador, éste pudo observar que el planeador estaba efectuando un vaivén de derecha a izquierda, por debajo de la trayectoria horizontal del avión y con una actitud de nariz arriba, justo en el momento en que se liberó la soga de remolque, con lo cual se podría inferir que el planeador se encontraba en la estela turbulenta del avión.

2.1.3 El propio piloto del planeador afirmó que, anterior al desprendimiento, la soga se encontraba floja y al tensarse, fue cuando sintió que el planeador se liberó del avión remolcador con una actitud de 20° de cabreo.

2.1.4 Debido a que están predefinidos los procedimientos de remolque, se soslayó la reunión previa al vuelo entre los pilotos de las respectivas aeronaves. Esta falta de comunicación, dejó de lado una defensa muy importante ante la ocurrencia de un suceso no previsto.

2.1.5 No hubo una coordinación efectiva con respecto a los pasos a seguir ante la ocurrencia de situaciones anormales durante el remolque, plan de vuelo a realizar, etc., necesarios para realizar un vuelo con mayor seguridad.

2.1.6 Por otro lado, tanto el piloto del avión como el pasajero del planeador y como un testigo calificado, coincidieron en señalar que el planeador tendió a volver a la pista, con viraje a la izquierda.

2.1.7 En tal sentido, con una altura entre 30 y 40 m (baja altura), una actitud de cabreo de aproximadamente 20° y con una velocidad cercana a la pérdida de sustentación (60 km/h), el piloto habría efectuado una maniobra no usual que terminó produciendo el impacto del semiplano izquierdo con el terreno.

2.1.8 Cabe señalar que el piloto del planeador se encontraba en el asiento trasero, siendo este normalmente destinado para un Instructor de vuelo cuando vuela con un alumno.

2.1.9 El piloto debería haber estado sentado en el asiento delantero del planeador, de acuerdo a lo estipulado en el Reglamento General del Club de Planeadores,

punto 2.7 (a), lo que infiere que no se tuvo en cuenta las normativas internas del aeroclub.

2.1.10 La situación antes mencionada podría haber ocasionado que la percepción del piloto en cuanto a la actitud que adoptaba la aeronave en el viraje hacia la izquierda, no correspondiera con la actitud real de la misma. Esto hizo que no realizara las correcciones adecuadas para llevar la aeronave hacia una condición segura de vuelo.

2.2 Aspectos Técnicos

2.2.1 El sistema de remolque habría liberado la sog a través del dispositivo disparador de emergencia, sin poder constatarse con posterioridad alguna falla del sistema, ni de los topes anterior y posterior de la sog a de remolque.

2.2.2 Si bien el dispositivo disparador de emergencia del sistema Winder, fue ensayado por el fabricante con una fuerza de 210 kg (de acuerdo al Legajo Técnico) para su aprobación por la Dirección de Aeronavegabilidad, durante el transcurso de la investigación se realizó un ensayo preliminar de carga de 480 kg, no pudiendo constatar fallas en el sistema.

2.2.3 De lo investigado, surge que el accidente de este planeador no es atribuible a fallas del material ni de mantenimiento.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos Definidos

3.1.1 El piloto poseía la licencia y habilitación psicofísica en vigencia.

3.1.2 Después de cinco meses sin volar, el piloto fue readaptado en un vuelo de 0.2 h (10 minutos) entre remolque y librado, y en su Libro de Vuelo no consta la habilitación para llevar pasajeros.

3.1.3 No se realizó una reunión previa al vuelo para coordinar los distintos aspectos del mismo.

3.1.4 No se pudo constatar si el piloto del avión remolcador accionó accidentalmente la palanca liberadora del disparador de emergencia de la sog a de remolque.

3.1.5 El piloto del planeador se encontraba en el asiento trasero, siendo este normalmente destinado para un Instructor de vuelo cuando vuela con un alumno.

3.1.6 El piloto habría efectuado una maniobra no usual al querer volver a la pista, lo que terminó produciendo el impacto del ala izquierda con el terreno.

3.1.7 El sistema de remolque "Winder", habría imprevistamente liberado la sog a de remolque a través del dispositivo disparador de emergencia.

3.1.8 En la investigación de campo se pudo comprobar que el sistema de remolque funcionaba en forma normal.

3.1.9 De las investigaciones técnicas realizadas tanto por la JIAAC como la DA no se pudo determinar que fallara el equipo devanador de sogas de remolque.

3.1.10 No se detectaron pruebas suficientes como para adjudicar la falla del gancho de remolque a la falta del sobrecentro en el dispositivo del avión, a pesar de las diferencias existentes entre el esquema de fabricación-aprobación y el equipo instalado en el remolcador.

3.1.11 No se pudo recrear la condición que llevó al desenganche en vuelo de la soga de remolque, a pesar de haberse probado con una fuerza lineal de 480 kg.

3.2 Causa

En vuelo de aviación general de planeador, durante la fase de *envuelo*, desprendimiento de la soga de remolque del planeador, lo que ocasiono que el piloto realizara un viraje para regresar a la pista impactando contra el terreno. Este hecho es atribuible a la combinación de los siguientes factores:

- Desprendimiento de la soga de remolque por probable sobreesfuerzo en el sistema y en una actitud anormal del planeador durante el *envuelo*, por ingresar dentro de la estela turbulenta del avión remolcador.
- Pérdida de control del planeador por parte del piloto al realizar la maniobra para regresar a la pista en condiciones inseguras de vuelo (baja velocidad y baja altura).
- Ocupación del puesto trasero por parte del piloto, sin tener un adecuado entrenamiento para volar la aeronave desde este puesto.
- Coordinaciones no efectuadas entre los pilotos de las aeronaves entre si y el pasajero, al no haber concretado una reunión previa al vuelo.
- Control lábil por parte de la Comisión Directiva de la Institución, al cumplimiento de reglamentaciones aeronáuticas y del propio Club de Planeadores, especialmente las relacionadas con los vuelos de pasajeros en planeador y readaptación de los pilotos.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al Propietario de la aeronave

Se recomienda realizar un control más estricto e instruir a los pilotos socios sobre el cumplimiento de los reglamentos emanados tanto de la institución como de la autoridad aeronáutica, como así también incentivar las “reuniones previas al vuelo” entre pilotos de aviones remolcadores y pilotos de planeadores, poniendo especial énfasis en la emergencia de corte temprano y a baja altura por parte del

avión, cuyos lineamientos deberán figurar en el Reglamento General del Club de Planeadores, a fin de incrementar la seguridad de los vuelos.

4.2 A la Dirección de Aeronavegabilidad de la ANAC

Tomar conocimiento del presente suceso y evaluar la necesidad de corroborar si los sistemas de remolque denominados “Equipo devanador de soga de remolque de planeadores, marca “Winder”, modelo “A””, cumplen con los ensayos de esfuerzo de seguridad necesarios para el remolque de planeadores, a fin de contribuir a la seguridad operacional. (Esta recomendación fue coordinada por el Investigador Técnico en consecuentes reuniones con Inspectores de la Dirección de Aeronavegabilidad, los cuales concluyeron en completar las medidas pertinentes para una conclusión técnica final sobre el sistema devanador).

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 de 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Área de Prevención de Accidentes de Aviación Civil de la ANAC
Departamento Administración de Aeródromos
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”

BUENOS AIRES,

Investigador Operativo: Lic. Alberto BAIGORRI
Investigador Técnico: Rubén PALACIOS