



SECCION DIFICULTADES EN SERVICIO
DIRECCION CERTIFICACION AERONAUTICA
BUENOS AIRES
DIRECCION NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD
REPUBLICA ARGENTINA

ADVERTENCIA 010/DCAB

La presente ADVERTENCIA tiene por objeto dar a conocer una situación que puede involucrar la seguridad de operación de las aeronaves que se detallan. Se recomienda tenerla en cuenta hasta que la DNA se expida con la solución final.

Buenos Aires, 10 de noviembre de 2000.

DIRIGIDO A: Talleres Aeronáuticos de Reparación (TAR), propietarios y operadores de planeadores que posean un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar o Experimental.

MOTIVO: Alteraciones que afectan el peso y balanceo, gráficos y placas de limitaciones; aplicabilidad de Directivas de Aeronavegabilidad y fijación del equipamiento.

ANTECEDENTES: Se ha analizado un Boletín Especial de Información de Aeronavegabilidad (Special Airworthiness Information Bulletin (SAIB)) emitido por la FAA-USA, conteniendo información de asesoramiento que no representa una regulación mandatoria, y del cual a continuación se consignan sus aspectos más significativos:

-Alteraciones que afectan el peso y balanceo, gráficos y placas de limitaciones: la mayoría de los Manuales de Vuelo de planeadores tienen tablas y gráficos de peso y balanceo, que especifican los pesos aceptables del piloto para varias configuraciones. Numerosos planeadores tienen también placas en cabina indicando los pesos máximos y mínimos para los ocupantes (por ejemplo: peso mínimo en asiento delantero para vuelo solo, etc.). Estas tablas, gráficos y/o placas se basan inicialmente en el peso vacío y ubicación del centro de gravedad del planeador cuando éste fue fabricado, por lo tanto, cuando el planeador es modificado (ya sea por un STC, CTS, Aprobación de Campo, etc.) esta información puede no ser más válida. La FAA tomó conocimiento de un accidente donde la mencionada situación pudo haber sido un factor causal. Un planeador fue modificado con un conjunto de rueda de cola estructuralmente más fuerte. Dicha modificación a la rueda de cola incrementó el peso del planeador y su centro de gravedad en vacío se desplazó considerablemente hacia atrás. Sin embargo, no se modificó el lastre del planeador para compensar la modificación del peso y los datos del balanceo. El planeador despegó con su centro de gravedad más atrasado que el permitido y entró en una pérdida profunda. Es importante destacar que las características de pérdida y las capacidades de recuperación de un tirabuzón son fuertemente afectadas por la ubicación del centro de gravedad. Ubicar el centro de gravedad más atrás que el permitido por el límite, degradará las características de pérdida y tirabuzón.

-Aplicabilidad de Directivas de Aeronavegabilidad: La FAA ha tomado conocimiento de algunas confusiones relacionadas con la aplicabilidad de algunas Directivas de Aeronavegabilidad. Una Directiva de Aeronavegabilidad es emitida para corregir una condición insegura que puede existir o desarrollarse en productos del mismo "diseño tipo", los cuales, en general, son productos que poseen Certificado Tipo (CT). De acuerdo a los requerimientos de certificación, una aeronave con un certificado "experimental" no es elegible para poseer un "diseño tipo" aprobado. Ésto significa que a una aeronave con un certificado "experimental" no se le requiere cumplir con Directivas de Aeronavegabilidad.

RECOMENDACION: Teniendo en cuenta lo anteriormente mencionado:

1) Si su planeador ha sido modificado, se recomienda que una persona capacitada (por ejemplo, un mecánico) verifique que la información de peso y balanceo (Manual de Vuelo del planeador y/o placas) sean precisos.

2) Si una aeronave experimental tiene un diseño similar a un planeador que posea CT, se recomienda fuertemente al dueño de la aeronave experimental considerar el cumplimiento de lo indicado en las Directivas de Aeronavegabilidad aplicables al planeador.

3) Como un punto adicional de seguridad, se recomienda que cada dueño/operador tome la precaución que todo el equipamiento esté apropiadamente asegurado y sujeto antes del vuelo. Un ejemplo es la correcta sujeción de los cinturones de seguridad en un planeador biplaza antes de despegar para un vuelo solo.

Para obtener mayor información dirigirse al Ing. Fabián Masciarelli.

TEL: 4576-6407 / 4508-2110

FAX: 4576-6407 / 4508-2108

E-MAIL: certifica@dna.org.ar

Ing. Aer. Luis R. Dávila
Director de Certificación Aeronáutica
Buenos Aires