

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: Aeropuerto Internacional San Fernando, provincia de Buenos Aires

FECHA 13 de noviembre de 2010 HORA: 16:15 (UTC) aproximadamente

AERONAVE: Ultraliviano MARCA: Flyer Ltda.

MODELO: RV-9A MATRICULA: PU-RVQ

PILOTO: Licencia de Piloto Privado de Avión (República Federativa de Brasil).

PROPIETARIO: Privado

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

1 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 13 de noviembre de 2010, el piloto aterrizó con la aeronave matrícula PU-RVQ, en la pista 05 del Aeropuerto Internacional San Fernando, provincia de

Buenos Aires, República Argentina, procedente de Porto Belo, Estado de Santa Catarina, República Federativa de Brasil.

1.1.2 En la carrera de aterrizaje, la rueda izquierda de la aeronave perdió presión, luego de recorrer 100 m aproximadamente, produjo un giro hacia ese lado de la pista, cruzando la franja y finalmente deteniéndose en el paño verde.

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

1.2 Lesiones a las personas.

El piloto y su acompañante no sufrieron lesiones.

1.3 Daños a la aeronave

La aeronave sufrió el desinflado de la cubierta de la rueda del tren de aterrizaje principal izquierdo.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre las personas

1.5.1 El Piloto de 46 años de edad era titular de la Licencia de Piloto Privado de Aviación, emitida por la Agencia Nacional de Aviación Civil de la República Federativa de Brasil el 7 de julio de 2010, con habilitaciones para monomotores terrestres hasta 5700 kg.

1.5.2 Su Certificado de Capacidades Físicas realizado en Brasil, se encontraba vigente hasta el 25 de noviembre de 2010.

1.5.3 Su experiencia de vuelo en horas no se pudo determinar, debido a que el piloto no tenía en su poder el Libro de Vuelo.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información General

La aeronave fue fabricada el 13 de agosto de 2008 por la compañía Flyer Industria Aeronáutica Ltda., modelo RV-9A, número de serie es FV-1560 y matrícula PU-RVQ. Era un ultraliviano monomotor, ala baja, tren de aterrizaje triciclo fijo con ruedas y con capacidad para dos personas.

1.6.2 Célula

1.6.2.1 Tenía certificado de Matriculación y Propiedad, fue extendido el 16 de marzo de 2009.

1.6.2.2 El Certificado de Aeronavegabilidad, clasificación ultraliviano, se encontraba vigente desde 20 de octubre de 2010 y con vencimiento el 26 de octubre de 2011.

1.6.2.3 La aeronave se encontraba en condiciones aeronavegabilidad.

1.6.2.4 El propietario no presentó los historiales de registros de la aeronave.

1.6.3 Motor

1.6.3.1 La aeronave estaba equipada con un motor marca Superior, modelo XP-10-320-B1AC2, número de serie 326080142, de 4 cilindros opuestos. Con un límite de operación de 2.700 rpm y una potencia de 160 hp.

1.6.3.2 El combustible utilizado era aeronafta 100 LL y teniendo al momento del despegue 136 litros.

1.6.4 Hélice

La hélice era metálica marca Hartzell, modelo HC-C2YL-1BF/F7663-4 y número de serie AX-1281B; de dos palas con paso variable.

1.6.5 Peso y balanceo de la aeronave

1.6.5.1 La aeronave tenía un peso vacío de 650 kg, peso máximo de despegue 900 kg y peso máximo de aterrizaje 900 kg.

1.6.5.2 El cálculo de los pesos de la aeronave al momento del despegue fueron los siguientes:

Vacío:	650	kg
Combustible (136 l X 0.72):	98	kg
Piloto:	80	kg
Acompañante:	12	kg
Total al momento del incidente:	840	kg
Máximo de Despegue (PMD):	900	kg
Diferencia:	60	kg en menos respecto al PMD.

1.6.5.3 Al momento del despegue, la aeronave tenía su Centro de Gravedad dentro de los límites establecidos por el fabricante.

1.7 Información meteorológica.

No aplicable.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

Las comunicaciones entre el piloto y el Operador de la Torre de Vuelo (TWR) del AD San Fernando (SADF) se realizaron sin inconvenientes.

1.10 Información de aeródromo

1.10.1 El incidente ocurrió en la pista 05 del AD SADF, Aeródromo Público Controlado Internacional ubicado a 2 km al SW de la localidad de San Fernando. Cuenta con una pista de asfalto con orientación 05/23 de 1801 m de largo por 30 m de ancho.

1.10.2 La franja de pista y calles de rodaje operables con precaución por suelo blando.

1.10.3 Las coordenadas geográficas del lugar son: 34°27'18" S y 058°35'29" W con una elevación de 3 metros sobre el nivel medio del mar.

1.11 Registradores de vuelo

La aeronave no se encontraba equipada con registradores de vuelo, ni de voces, la reglamentación vigente no lo requiere.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 No hubo dispersión de restos, ni partes de la aeronave que se hayan desprendido de la misma.

1.13 Información médica y patológica.

De lo investigado, no surgieron factores médico patológicos del piloto que pudieran tener incidencia en el incidente.

1.14 Incendio.

No se produjo.

1.15 Supervivencia

El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios sin inconvenientes, la cabina no fue afectada y los cinturones de seguridad respondieron adecuadamente con su función.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Al llegar al lugar del accidente, los investigadores encontraron la aeronave ubicada en la playa de estacionamiento del AD, ya había sido reparada, por ello no se pudo observar fehacientemente la magnitud del daño en la rueda izquierda, no

obstante se pudo examinar minuciosamente el resto de la aeronave no encontrándose evidencias de mal funcionamiento ni fallas en el mantenimiento.

1.16.2 La cámara de la cubierta que se desinfló presentaba una raspadura.

1.16.3 En la entrevista, el piloto comentó que durante la carrera de detención después de recorrer 100 m la aeronave comenzó a desviarse hacia la izquierda, inmediatamente percibió que tenía una cubierta desinflada, continuó la trayectoria hasta detenerse en el paño verde del costado izquierdo de la pista 05.

1.16.4 La aeronave carecía de Manual de vuelo, historiales de célula, motor y hélices, por consiguiente no se pudo determinar la actividad de vuelo, ni los registros de mantenimiento.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

La aeronave era de propiedad privada y utilizada para realizar vuelos de Aviación General.

1.18 Información adicional

No se formulan.

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se utilizaron las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 De la investigación realizada, surgió que la aeronave durante la carrera de aterrizaje y después de recorrer aproximadamente 100 m comenzó a desviarse hacia la izquierda, momento en el cual, el piloto advirtió que tenía la cubierta de la rueda del tren de aterrizaje principal izquierdo desinflada.

2.1.2 Durante la entrevista el piloto manifestó que ante esa situación continuó su trayectoria hasta salir de la pista y detenerse en el paño verde, con la intención de no obstruir la pista.

2.2 Aspectos técnicos

De la inspección minuciosa de la aeronave no se encontró ninguna evidencia de falla técnica que haya ocasionado el desinflado de la rueda izquierda.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto era titular de la Licencia y Habilitación que le permitían operar esta aeronave.

3.1.2 La aeronave poseía Certificados de Matriculación y de Aeronavegabilidad vigentes.

3.1.3 La meteorología no influyó en el incidente.

3.1.4 Después del desinflado de la cubierta del tren de aterrizaje principal izquierdo la aeronave se desvió de su trayectoria y finalizó en el paño verde de ese costado de la pista 05.

3.2 Causa

En un vuelo de aviación general durante la fase de aterrizaje, la cubierta del tren de aterrizaje principal izquierdo perdió presión, ocasionando el desvío hacia la izquierda de su trayectoria, y la posterior detención en el paño verde de ese costado de la pista 05. No se pudo determinar fehacientemente las causas probables de la falla del neumático.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Debido a que la falla analizada es aleatoria y no se detectaron hallazgos significativos durante la investigación, no se formulan recomendaciones sobre seguridad.

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 de 2013.

Sr Alejandro DURAN Y MORITAN
Investigador Operativo

Sr Carlos RUIZ
Investigador Técnico

Director de Investigaciones