

Expte. N° 457/13

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

INFORME FINAL

INCIDENTE OCURRIDO EN: Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, Ezeiza, provincia de Buenos Aires

FECHA: 21 de mayo de 2013

HORA: 03:40 UTC aprox.

AERONAVE: Avión

MARCA: Piper

MODELO: PA 23-250

MATRÍCULA: CX- BJZ

PILOTO: Licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea (Uruguay)

COPILOTO: Licencia de Piloto Comercial de Avión (Uruguay)

PROPIETARIO: Empresa de Transporte Aerocomercial Internacional (Uruguay)

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

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El piloto aterrizó en la pista 29 del Aeropuerto (AP) Internacional Ezeiza/Ministro Pistarini (SAEZ) de la República Argentina con la aeronave Piper PA

23–250, matrícula CX-BJZ, procedente del AP Internacional Carrasco (SUMU) de la República Oriental del Uruguay.

Al ingresar a la plataforma, por el acceso 1, se desinfló la cubierta de la rueda del tren de nariz, como consecuencia de ello el piloto detuvo el rodaje e informó al operador de tránsito aéreo de Control de Superficie.

El incidente ocurrió de noche con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños en la aeronave

Se desinfló la cubierta de la rueda del tren de aterrizaje de nariz.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 Piloto

El piloto de 33 años de edad, era titular de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea otorgada por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA) de la República Oriental del Uruguay (ROU), con habilitaciones para: Comandante C-208 (Caravan); Instrumentos avión.

De acuerdo con la documentación exhibida se encontraba habilitado para la operación y con el certificado médico clase I en vigencia con fecha de vencimiento 31 de mayo de 2013.

1.5.2 Copiloto

El copiloto de 40 años de edad, era titular de la licencia de piloto comercial otorgada por la DINACIA de la ROU, con habilitación para: Aviones monomotores y multimotores terrestres hasta 5.700 kg.

De acuerdo con la documentación exhibida se encontraba habilitado para la operación y con el certificado médico clase I en vigencia con fecha de vencimiento el 31 de mayo de 2013.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información General

Es un avión Piper PA 23-250 fabricado por Piper Aircraft Corporation, con número de serie 27-7854120, con un total general (TG) de 5720.6 h.

Tenía el certificado de Matriculación con fecha de expedición el 22 de noviembre de 2012, a nombre de una empresa privada.

El certificado de Aeronavegabilidad, categoría Normal, con fecha de emisión 27 de marzo de 2012 y con vencimiento el 27 de marzo de 2014.

1.6.2 Peso y balanceo de la aeronave

Al momento del incidente la aeronave se encontraba con el peso y el CG dentro de la envolvente operacional según los límites establecidos en el Manual de Vuelo.

1.7 Información meteorológica

No aplicable.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

Fueron las normales para la operación que realizaba.

1.10 Información sobre el lugar del incidente

El incidente ocurrió después del aterrizaje por pista 29, en el ingreso a la plataforma de cargas por calle de rodaje B, en el Aeropuerto Ezeiza/Ministro Pistarini, público controlado internacional.

Las coordenadas del lugar del incidente eran: 34° 49' 20" S y 058° 32' 09" W, con una elevación de 20,5 m (67 ft) sobre el nivel medio del mar; pista 11/29 y 17/35 de asfalto.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

No hubo impacto, ni dispersión de restos.

1.13 Información médica y patológica

No se encontraron antecedentes médico-patológicos del piloto que tuvieran relación con el incidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

Los cinturones de seguridad estaban fijos en sus correspondientes anclajes, en buen estado de conservación y actuaron adecuadamente. La tripulación descendió de la aeronave por sus propios medios sin sufrir lesiones.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el lugar del incidente se inspeccionó visualmente la aeronave, observando que no tenía ningún daño en la estructura.

1.16.2 Se controló la cubierta de la rueda del tren de nariz, encontrándola desinflada.

1.16.3 El personal de mantenimiento de la empresa realizó el desarme de la rueda, se encontró la cámara con una rotura de cinco centímetros aproximadamente, producto de haber girado sin presión de inflado.

1.16.4 La rueda fue remplazada completa por personal mantenimiento de la empresa, removida masa P/N 7267035, instalada masa P/N 93007163.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave pertenecía a una empresa privada con Certificado de Explotador de Servicios Aéreo de la República Oriental del Uruguay.

1.18 Información adicional

No se formula.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

Se utilizaron las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 La tripulación se encontraba realizando un vuelo de transporte internacional de carga desde el AP SUMU al AP SAEZ, después del aterrizaje se dirigió a la plataforma de carga y a su ingreso el piloto notó que la cubierta de la rueda del tren de nariz se había desinflado y le era difícil continuar con el rodaje, por lo que detuvo el avión en ese lugar, paró los motores y dio la novedad al operador de la TWR EZE.

2.1.2 Posteriormente concurrió personal técnico de la empresa y procedió a reemplazar la rueda completa.

2.2 Aspectos técnicos

La cubierta se desinfló sin causas detectables de falla de operación.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 Los tripulantes tenían las licencias y los certificados de aptitud psicofisiológicos vigentes a la fecha del incidente.

3.1.2 La aeronave tenía la documentación técnica que la habilitaba para realizar el vuelo.

3.1.3 La meteorología no influyó en el suceso.

3.1.4 El incidente se produjo por el desinflado de la cubierta de la rueda del tren de nariz.

3.1.5 El piloto detuvo la aeronave al ingreso de la plataforma de carga por calle de rodaje B.

3.1.6 No se pudo determinar la causa del desinflado de la cubierta de la rueda de nariz.

3.2 Causa

En un vuelo de transporte internacional de carga durante la fase de rodaje posterior al aterrizaje, se desinfló el neumático de la rueda del tren de nariz. Lo que ocasionó que la tripulación detuviera el rodaje de la aeronave en el ingreso a la plataforma de carga, no pudiendo determinarse la causa del desinflado.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 A la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación (CIAIA).

Para que tome conocimiento de los hallazgos de la presente investigación y adopte las medidas de difusión que considere convenientes.

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,

Sr. Carlos José LUPIAÑEZ
Investigador operativo

Sr. Ricardo BRESSAN
Investigador Técnico