

Expte. N° 050/12

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 Jorge Newbery (SABE), ciudad de Buenos Aires.

FECHA: 21 de marzo de 2012

HORA: 12:50 (UTC) aprox.

AERONAVE: Avión

MARCA: Cessna

MODELO: C-650

MATRÍCULA: LQ-WTN

PILOTO: Licencia Comercial de 1º Clase de Avión

COPILOTO: Licencia Comercial de Avión

PROPIETARIO: Organismo público

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

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 La tripulación con la aeronave matrícula LQ-WTN, realizó el vuelo entre el

aeropuerto de La Rioja “Cap. Vicente A. Almonacid” (SANL) y el aeropuerto Jorge Newbery (SABE). Posterior al aterrizaje en la pista 13 y luego de recorrer aproximadamente 500 m, la tripulación notó una leve inclinación y tendencia de giro a la izquierda; informó a la TWR la anomalía percibida, continuando su rodaje sin dificultad hasta la posición 65 de la plataforma sur.

1.1.2 Al descender la tripulación verificó que ambas cubiertas del tren principal izquierdo estaban dañadas e informaron tal novedad a la oficina ARO-AIS. El personal de turno de la oficina notificó a la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC).

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	7	----

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: Destrucción total de ambas cubiertas del tren principal izquierdo y daños menores en las llantas por el rodaje hasta la posición asignada.

1.3.2 Motores: Sin daños.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto, de 42 años de edad, era titular de la Licencia Comercial de 1º Clase de Avión (PC1ªA), con la habilitación para este tipo de aeronave.

1.5.2 El copiloto, de 40 años de edad, era titular de la licencia Comercial de Avión (PCA), con la habilitación para este tipo de aeronave.

1.5.3 Ambos tripulantes poseían sus certificados de aptitud psicofisiológica en vigencia.

1.6 Información sobre la aeronave

La aeronave es marca Cessna, modelo 650, con número de serie 650-7054, categoría transporte.

1.7 Información meteorológica

Condiciones meteorológicas para vuelo visual.

1.8 Ayudas a la navegación

Para esta fase de vuelo, no aplicable.

1.9 Comunicaciones

Comunicación en frecuencia en VHF, con personal de la TWR de vuelo de aeroparque, en frecuencia aproximación y luego en frecuencia superficie.

1.10 Información sobre el lugar del incidente

El incidente ocurrió en el Aeropuerto Internacional Jorge Newbery (SABE) de la ciudad de Buenos Aires, público controlado, coordenadas: 34° 33' 32" S 058° 24' 59" W. Posee una pista 13/31 de 2100 m x 40 m de hormigón con una elevación de 5,6 m (18 ft) sobre el nivel medio del mar.

1.11 Registradores de vuelo

No aplica.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

No aplicable.

1.13 Información médica y patológica

No se requirió.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

Los tripulantes y pasajeros descendieron de la aeronave por sus propios medios sin haber sufrido lesiones.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Al arribo de los investigadores al lugar se comprobó que la aeronave no sufrió ningún daño en la estructura, ni en sus superficies móviles.

1.16.2 Los restos de las cubiertas fueron localizados y recogidos por personal de control del aeródromo, que constató la limpieza de la pista.

1.16.3 Posteriormente, la aeronave fue revisada e inspeccionada por personal técnico del taller que le realiza el mantenimiento, sin encontrar fallas técnicas.

1.16.4 El incidente no ocasionó daños en la pista, ni en el balizamiento y no causó demoras en la operación aérea.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es propiedad de un gobierno provincial.

1.18 Información adicional

Los neumáticos para este tipo de aviones son capaces de hacer frente a temperaturas extremas, aterrizajes positivos, desvíos de alta velocidad, rodajes largos, vibraciones importantes en el rodaje y el despegue, etc. Estos son componentes costosos y complejos, vitales para las operaciones seguras de las aeronaves. Si bien son confiables, no los hace indestructibles. Requieren una cantidad significativa de cuidados y mantenimientos. El servicio de los neumáticos debe ser tan importante como el control y la reposición de los aceites de motor y fluidos hidráulicos.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

Se emplearon las de rutina.

2. ANÁLISIS

2.1 Las cubiertas del tren principal izquierdo experimentaron cortes en los talones, provocando el desprendimiento de la banda de rodamiento, originando que la aeronave rodara sobre las llantas y los restos de las cubiertas en contacto con la superficie de la pista y la plataforma.

2.2 El estado de las cubiertas del tren principal derecho, en su observación externa estaban en buen estado y no presentaban evidencias de golpes, desgastes, cortes o situaciones contribuyentes a la rotura sufrida por las cubiertas del tren principal izquierdo.

2.3 Tanto las llantas, como los frenos del tren principal izquierdo no presentaban fallas aparentes, las cuales pudieran ser causales de dichos cortes.

2.4 El peso de aterrizaje y la velocidad de toque según lo manifestado por la tripulación estaban dentro de los límites operativos normales.

2.5 El daño en las cubiertas pudo haberse producido por baja presión de inflado, exceso de carga, o una combinación de ambos.

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

Destalonamiento de ambas cubiertas del tren principal izquierdo.

3.2 Causa probable

En un vuelo de aviación general, en la fase de aterrizaje, durante la carrera de frenado, se produjo el desprendimiento de la banda de rodamiento de

ambas cubiertas (destalonamiento) del tren de aterrizaje principal izquierdo, debido, probablemente, a que las mismas no tenían la presión de inflado necesaria y recomendada por el fabricante.

4 RECOMENDACIONES

4.1 Al propietario de la aeronave

Uno de los principales problemas en el mantenimiento de los neumáticos es la incorrecta presión de inflado, por consiguiente se recomienda que se instruya al personal encargado del mantenimiento de la aeronave y a los pilotos, que en las inspecciones pre vuelo comprueben y, de ser necesario, ajusten la presión de inflado con la indicada en el manual de mantenimiento del fabricante.

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,

Carlos José Lupiañez
Investigador Operativo

Carlos Ruiz
Investigador Técnico

Director de Investigaciones