

Expte. N° 548/13

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

INCIDENTE OCURRIDO EN: Aeropuerto Internacional Corrientes, provincia de Corrientes.

FECHA: 26 de junio de 2013

HORA: 14:30 UTC (aprox.)

AERONAVE: Avión

MARCA: Hawker Beechcraft

MODELO: B-200-GT

MATRÍCULA: LV-BRD

PILOTO: Licencia de piloto comercial de 1º clase de avión

COPILOTO: Licencia de piloto comercial de 1º clase de avión

PROPIETARIO: Privado

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

1.1 Reseña del vuelo

El 26 de junio de 2013, la aeronave matrícula LV-BRD, despegó del aeropuerto San Fernando para realizar un vuelo de traslado hasta el aeropuerto de Corrientes. Luego de 01:30 h de vuelo, alcanzó su destino y el piloto comenzó el procedimiento de aterrizaje.

Una vez aterrizada, durante la carrera de frenado, la aeronave comenzó a experimentar vibraciones. Luego de la detención el piloto al mando verificó que el neumático de la rueda de nariz estaba desinflada. Los ocupantes descendieron sin inconvenientes.

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

1.2 Lesiones a personas

No hubo.

1.3 Daños en la aeronave

Se desinfló la cubierta del tren de aterrizaje de nariz.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

La tripulación poseía sus licencias y habilitaciones en vigencia a la fecha del incidente.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Características generales

Avión marca Hawker Beechcraft, modelo B-200-GT, número de serie BY-47, de nueve plazas, de construcción metálica, con ala baja sin montantes y tren de aterrizaje triciclo rebatible con ruedas. El sistema de combustible lo integran dos tanques ubicados uno en cada ala.

1.6.2 Célula

Certificado de matrícula fue registrado a nombre de una empresa privada, con fecha de expedición el 11 de septiembre de 2008.

Certificado de aeronavegabilidad expedido por la Dirección de Aeronavegabilidad (DA) de la ANAC, con fecha de emisión (R) 25 de julio de 2008, de clasificación Estándar y de categoría Normal.

El último Formulario 337 fue emitido por el taller aeronáutico de

reparación (TAR) 1B-18, el 21 de diciembre de 2012.

La documentación de la aeronave indicaba que estaba mantenida y equipada de acuerdo con las reglamentaciones y procedimientos vigentes.

Era de inspección periódica, contaba al momento del incidente un total general (TG) de 996.1 h y 924 ciclos, sin registros de horas desde última recorrida general (DURG), y habilitada hasta diciembre de 2013, información obtenida de su último Formulario 337 de fecha 21 de diciembre de 2012.

1.6.3 Motores

Marca Pratt & Whitney, modelo PT6A-52, posición 1 con número de serie PCE-RXO110, con un TG de 996.1 h, DURG sin registros; posición 2 con número de serie PCE-RXO104, con un TG de 996.1 h, DURG sin registros (información obtenida de su último Formulario 337).

El combustible utilizado era de uso aeronáutico Jet-A-1, al iniciar el vuelo completó un total de 2620 lb (1188 kg).

1.6.4 Hélices

Marca Hartzell, modelo HC-E4N-3G, posición 1 con número de serie HH-3337, con un TG 996.1 h, DURG sin registros; posición 2 con número de serie HH-3346, con un TG 996.1 h, DURG sin registros; ambas de paso variable, información obtenida de su último Formulario 337.

1.6.5 Peso y balanceo de la aeronave

El peso y el centro de gravedad se encontraban dentro de los límites de la envolvente certificada de acuerdo al manual de vuelo de la aeronave con un peso vacío de 8270 lb (3750.44 kg), un peso máximo de despegue de 12.500 lb (5668.7 kg) y un peso máximo de aterrizaje de 12.500 lb (5668.7 kg).

1.6.6 El Componente que influyó en la ocurrencia del incidente fue el neumático de la rueda de nariz, que se desinfló posterior al toque sobre la pista.

1.7 Información meteorológica

No aplicable.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información sobre el aeródromo

El incidente ocurrió en la pista 02 del Aeródromo (AD) Corrientes, (SARC), público, controlado, internacional; ubicado a 7,5 km al E de la localidad homonima. El mismo cuenta con una pista de hormigón, orientación 02/20, de 2100 m x 45 m de largo y ancho respectivamente.

Sus coordenadas geográficas son 27° 26' 44" S y 058° 45' 43" W, con una elevación de 62 m sobre el nivel medio del mar.

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 aplicable.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

No aplicable.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En la revisión de la aeronave no se observaron daños, se inspeccionó la cubierta de la rueda del tren de nariz por su estado, y no se observó ningún tipo de daños, golpes, deformación o desgaste. La masa de la rueda no evidenció daños externos visibles.

1.16.2 Se verificó la documentación técnica de la aeronave sin novedad. Poseía un plan de mantenimiento periódico y documentación técnica habilitada y vigente.

1.16.3 Con fecha 26 de junio de 2013 se efectuó el cambio de la rueda de nariz y se realizó control por parte del responsable técnico del TAR. La masa y cubierta quedaron a disposición del responsable técnico a los efectos de realizar ensayos y revisiones con la finalidad de determinar las causas que originaron su desinflado.

1.16.4 Con fecha 27 de junio de 2013 se recibió informe de ensayo orden de trabajo Nº 5712 del TAR habilitado, donde luego de proceder al desarmado de la rueda e inspección de la cubierta y las medias masas, se determinó que estaban sin novedad. También, se efectuó el control de los rodamientos y bulones de acuerdo con las especificaciones del fabricante, no se detectó anomalías en el material. El elemento inspeccionado fue rearmado y retornado al servicio (instalado en la aeronave).

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es propiedad de una empresa privada.

1.18 Información adicional

No se formulan.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles y eficaces

Se emplearon las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 De lo investigado no surgen elementos de orden operativo que hayan sido el motivo causal del suceso.

2.1.2 El piloto realizó un aterrizaje normal en la pista del AD SARC, y durante el frenado posterior al toque percibió vibraciones en el tren de aterrizaje de nariz. Luego de detener su marcha verificó la causa, actuando correctamente de conformidad con lo especificado, notificando a la torre de control y realizando posteriormente la liberación de la pista.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 Se procedió a su re inflado con 45 libras y se retiró la aeronave de la pista. Se procedió al cambio de rueda completa por precaución para el traslado de la aeronave.

2.2.2 En la revisión del material por parte del responsable técnico no se observaron anomalías en el conjunto (masa, cubierta, rodamientos y bulones) que estuvieran asociados a la ocurrencia de la falla.

2.2.3 De lo investigado sobre la aeronave, no se han detectado inconvenientes de origen técnico que causaran el presente incidente, pero es posible inferir que el neumático de la rueda del tren de nariz pudo tener baja presión al inicio del vuelo y que al momento del toque sobre la pista, parte del talón de la cubierta pudo haberse despegado facilitando el desinflado total, falla que no pudo ser fehacientemente definida.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 La tripulación estaba habilitada para realizar el vuelo.

3.1.2 La aeronave se encontraba en condiciones de aeronavegabilidad al momento del suceso.

3.1.3 La meteorología no influyó en el incidente.

3.2 Causa

En un vuelo de aviación general durante la carrera de frenado posterior al aterrizaje, se produjeron vibraciones en el tren de aterrizaje de nariz, por haberse desinflado la cubierta de la rueda de nariz, debido a causas que no pudieron ser fehacientemente determinadas.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Por las características del suceso no se emiten recomendaciones.

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 Nº 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,

Investigador Operativo: Sr. Gerardo Omar BROGLIO
Investigador Técnico: Sr. Carlos Raúl AGUIRRE