

ADVERTENCIA

El presente Informe es un documento técnico que refleja la opinión de la JUNTA DE INVESTIGACIONES 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 Formosa, Provincia de Formosa

FECHA: 10 OCT 10

HORA: 15:08 UTC Aprox

AERONAVE: Avión

MARCA: Piper

MODELO: PA-34-200

MATRÍCULA: LV - BSX

PILOTO: Licencia de Piloto Comercial de 1ra Clase de Avión

PROPIETARIO: Privado

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

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 10 OCT 10, el Piloto con la aeronave matrícula LV- BSX después de realizar un vuelo de Aviación General se dirigió al Aeródromo (AD) Formosa (SARF) para aterrizar.

1.1.2 Después de realizar el aterrizaje por la pista 22 y cuando se encontraba en la carrera de detención, a la altura de la intersección de la calle de rodaje, el piloto consultó al Operador de la TWR FOR si podía visualizar el estado de los neumáticos de la aeronave.

1.1.3 El Controlador de Tránsito Aéreo visualizó las mismas y le manifestó al piloto que se encontraba desinflada una rueda del tren principal de aterrizaje. Por tal motivo la aeronave quedó detenida sobre la pista hasta que le personal técnico procedió a trasladar la aeronave a la plataforma auxiliar y su posterior reparación.

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

## 1.2 Lesiones a personas

No aplicable.

## 1.3 Daños en la aeronave

Colapso abrupto de la cubierta de la rueda del tren de aterrizaje principal izquierdo.

## 1.4 Otros daños

No hubo.

## 1.5 Información sobre el personal

El piloto poseía sus Licencias y Habilitaciones en vigencia a la fecha del incidente.

## 1.6 Información sobre la aeronave

Aeronave bimotor alternativo fabricada por Piper Aircraft Co. Modelo PA-34-220T número de serie 3349391 con matrícula LV-BSX. Al momento del suceso la aeronave tenía Certificado de Aeronavegabilidad Estándar, de clasificación Normal, en vigencia.

## 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

1.10.1 El incidente ocurrió sobre la pista 22 del AD SARF, ubicado a 7 km al Sur de la ciudad de Formosa, en la provincia del mismo nombre. Tiene una pista con orientación 04/22 de 1800 m x 40 m de largo y ancho respectivamente.

1.10.2 Las coordenadas del lugar son: 26° 12' 46" S y 058° 113' 4" W con una elevación de 59 metros 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

La aeronave aterrizó por la pista 22 del AD SARF y durante la carrera de detención el Operador de la TWR FOR le informó que tenía la cubierta de la rueda izquierda desinflada, por lo que la aeronave quedó detenida en esa posición.

#### 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 El piloto durante la entrevista, manifestó que el 10 OCT 10 realizó una aproximación al aeropuerto de Formosa y realizó el aterrizaje en la pista 22, el toque fue en los primeros metros pasado el umbral; posteriormente advirtió que la aeronave comenzaba a desviarse hacia la izquierda por lo que tuvo que aplicar excesivo timón de dirección para mantener el avión sobre el eje de pista, hasta que pudo detenerlo sobre la pista.

1.16.2 Inmediatamente después de detenerlo procedió a cortar ambos motores y avisó al Operador de la TWR FSA dicha situación, confirmándole éste que se encontraba desinflada una cubierta del tren principal de aterrizaje.

1.16.3 Después de 4 horas aproximadamente el responsable técnico procedió a reemplazar la cubierta con lo cual volvió la aeronave a la condición de aeronavegable, pudiendo realizar el vuelo hacia el AD FDO al día siguiente sin novedad.

1.16.4 De acuerdo al patrón de daños que se observan en el neumático afectado, la falla no presenta las características típicas de un severo desgaste abrasivo producto de un excesivo frenado (patrón de desgaste elíptico, cónico, gradual desde el centro hacia los extremos), sino que el desgaste es irregular, con presencia de algunos cortes asemejando a los daños que pudiera provocar un impacto duro sobre una superficie algo irregular.

#### 1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave se de propiedad privada.

#### 1.18 Información adicional

No se formula.

#### 1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces

Se emplearon las de rutina.

## 2 ANÁLISIS

### 2.1 Aspectos operativos

2.1.1 De acuerdo a las evidencias recogidas y como resultado de lo investigado, se desprende que el piloto reconoció que después del aterrizaje la aeronave se le comenzaba a desplazar hacia la izquierda por lo que comenzó a aplicar excesivo timón de dirección para mantener el avión sobre el eje de pista hasta su detención total sobre la pista.

2.1.2 El piloto realizó los procedimientos de emergencia de acuerdo con lo indicado en el Manual de Vuelo del avión, finalizando el mismo de forma satisfactoria sin haber tenido consecuencias en la aeronave y personales; ya que solamente tuvieron que cambiar la cubierta para poder la aeronave en condición de aeronavegable.

2.1.3 Si bien el piloto no manifestó haber tenido un aterrizaje brusco o haber percibido anomalías en el toque, la cubierta dañada aparenta tener daños por un contacto brusco con el terreno, que podría haber sucedido en vuelos anteriores o durante ese aterrizaje donde la cubierta se desinfló.

### 2.2 Aspectos técnicos

No se desprende de lo investigado ningún factor técnico que haya influido en el presente suceso.

## 3 CONCLUSIONES

### 3.1 Hechos definidos

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

3.1.2 El piloto se encontraba habilitado para el tipo de operación que estaba realizando.

3.1.3 El piloto realizó una operación normal de aterrizaje y durante este la cubierta del tren principal izquierdo se habría desinflado.

3.1.4 El Operador de la TWR FSA le confirmó que se encontraba la rueda izquierda del tren principal desinflada.

3.1.6 La meteorología no influyó en el incidente.

#### 4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

##### 4.1 Al Propietario / Explotador de la aeronave

Considerar la necesidad de que los pilotos que operan sus aeronaves realicen un adecuado adiestramiento, en especial durante la fase de aterrizaje, a fin de contribuir con la Seguridad Operacional, salvaguardar daños propios y de tercero que pudieran ser ocasionados.

#### 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 Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil 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:

Área de Prevención de Accidentes de Aviación Civil  
Departamento Administración de Aeródromos de la ANAC  
Av. Azopardo 1405, esquina Av. Juan de Garay - 5º Piso  
(C 1107 ADY) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

ó a la dirección Email:  
"info@anac.gov.ar"

C A de BUENOS AIRES, 06 de febrero 2013.

Investigador a Cargo: SUP II Gerardo BROGLIO  
Investigador Técnico: SM Carlos Aguirre

Director de Investigaciones