

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 San Fernando, provincia de Buenos Aires

FECHA: 24 SET 10

HORA: 16:30 UTC (aprox.)

AERONAVE: Avión

MARCA: Cessna

MODELO: 337 G

MATRÍCULA: CX-BLJ

PILOTO: Licencia de Piloto de Comercial de Avión

PROPIETARIO: Empresa privada

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

1.1.1 Durante el rodaje al umbral de la pista 05 del Aeropuerto Internacional San Fernando, para realizar un vuelo de aviación general, el piloto verificó que la cubierta de la rueda del tren principal izquierdo se desinfló.

1.1.2 El piloto al encontrarse con dicha novedad, detuvo la marcha e informó al operador de la Torre de Control (TWR) FDO.

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

1.2 Lesiones a las personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves	--	--	--
Ninguna	1	--	

1.3 Daños en la aeronave

Célula: Se desinfló la cubierta de la rueda del tren de aterrizaje principal izquierdo, con daño en el pico de inflado al rodar sin presión.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre las personas

El piloto tenía la licencia y habilitaciones para realizar la actividad que estaba desarrollando. Las aptitudes psicofisiológicas estaban vigentes.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 General

Es del tipo avión, marca Cessna, modelo 337 G, con número de serie 337-01482, con peso máximo de despegue de 4630 lb y un peso vacío de 2952,4 lb, de construcción metálica, semimonocasco, ala alta, empenaje tipo "H", tren triciclo retráctil con ruedas y equipada con dos motores.

1.6.2 Célula

1.6.2.1 El Certificado de Matrícula está registrado a nombre de un propietario privado, con fecha de inscripción el 15 MAY 07, extendido por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA) de la República Oriental del Uruguay (ROU).

1.6.2.2 El Certificado de Aeronavegabilidad fue otorgado por la DINACIA el 14 de mayo de 2009, con fecha de vencimiento 14 de mayo de 2011, clasificación Estándar, Categoría Normal.

1.6.2.3 El último Formulario DINACIA 132 fue extendido por el Aerotaller AM 106 de la ROU, el 12 MAY 2010, con vencimiento 20 ABR 2012, correspondiente a la renovación del Certificado de Aeronavegabilidad.

1.6.3 Motores

1.6.3.1 La aeronave estaba equipada con dos motores, ambos marca Continental, modelo IO-360-G, con 210 hp, S/Nº 352026 el número 1 y S/Nº 352020 el número 2.

1.6.3.2 Combustible requerido y utilizado: aeronafta 100 LL.

1.6.4 Hélices

Ambos motores estaban equipados con hélices marca Mc Cauley, modelos D2AF34C306 y 07, S/Nº 723786 la número 1 y S/Nº 728878 la número 2, de acuerdo con el Formulario DINACIA 132.

1.6.5 Peso y balanceo al momento del incidente

1.6.5.1 El cálculo de los pesos de la aeronave al momento del incidente eran los siguientes:

Vacío:	2.952,1 Lb
Combustible:	705,5 Lb
Piloto / tripulación:	165 Lb
Total al momento del Incidente:	3.822,6 Lb
Máximo de Despegue (PMD):	4.630,0 Lb
Diferencia:	807,4 Lb en menos respecto al PMD.

1.6.5.2 El Centro de Gravedad (CG) se encontraba dentro de los límites establecidos en el Manual de Vuelo, autorizado por el fabricante.

1.7 Información meteorológica

No aplicable.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información de aeródromo

1.10.1 El incidente ocurrió en la calle de rodaje que se dirige al umbral de la pista 05 del Aeropuerto (AP) Internacional San Fernando (SADF), ubicado 2 km al SW de la ciudad del mismo nombre; tiene una pista de asfalto, una con orientación 05/23 de 1801 m x 30 m de largo y ancho respectivamente.

1.10.2 Las coordenadas del lugar son 34° 27' 18" S y 058° 35' 29" W con una elevación de 3 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, dispersión de restos, ni partes de la aeronave que se hayan desprendido, antes del incidente.

1.13 Información médica y patológica

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

1.14 Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

No aplicable.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el lugar del incidente, se inspeccionó la aeronave observándose que la rueda del tren principal izquierdo estaba desinflada, la cubierta de la rueda se encontraba en buen estado.

1.16.2 Personal de mantenimiento del TAR DA 1B-18 y DINACIA (Uruguay) 062E, ubicado en el AP, realizó el cambio de la cámara de la rueda y controló el sistema de frenos, quedando la aeronave en servicio.

1.16.3 No se efectuaron ensayos para determinar el origen de la pérdida de presión de la cámara, dado el deterioro sufrido por la válvula de inflado al rodar brevemente sin presión interna.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es de propiedad de una Empresa privada de la República Oriental del Uruguay.

1.18 Información adicional

No se incluye.

1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces

No se utilizaron nuevas técnicas.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 Durante el rodaje al umbral de la pista 05 del AP SADF, el piloto percibió que la cubierta del tren de aterrizaje principal izquierdo se encontraba desinflada, por lo que detuvo la aeronave sobre la calle de rodaje e informó a la TWR FDO.

2.1.2 El piloto al detectar la novedad, trató de evitar que la rueda girara desinflada para evitar el deterioro de la misma.

2.2 Aspecto técnico

El desinflado del neumático se produjo por pérdida de la presión de aire de la cámara interna, por motivos que no se determinaron en forma fehaciente.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto y la aeronave se encontraban habilitados para realizar el vuelo.

3.1.2 El peso de la aeronave al momento del incidente era inferior al peso máximo de despegue y el centro de gravedad se encontraba posicionado dentro de los límites establecidos.

3.1.3 La meteorología no influyó en el incidente.

3.1.4 El desinflado del neumático se produjo por pérdida de la presión de aire de la cámara interna, por motivos que no se determinaron en forma fehaciente.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se formulan.

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"

BUENOS AIRES, de febrero de 2013.

Sr. Carlos URBANEC
Investigador a Cargo

Sr Ricardo BRESSAN
Investigador Técnico

Director de Investigaciones