

INFORME DE INCIDENTE

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

FECHA: 02 OCT 10

HORA: 02:55 UTC (aprox.)

AERONAVE: Avión

MARCA: EMBRAER

MODELO: 110 P1

MATRÍCULA: CX-MAS

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

COPILOTO: Licencia de Piloto de Comercial de Avión (PCA Uruguay)

PROPIETARIO: Empresa de Transporte Aerocomercial No Regular

Nota: Las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado, que para el lugar del incidente corresponde al uso horario -3

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 Procedente del Aeropuerto Internacional Carrasco (SUMU) de la República Oriental de Uruguay -ROU- el piloto aterrizó aproximadamente a las 02:55 UTC, en el Aeropuerto Internacional Ezeiza (SAEZ) de la República Argentina (RA).

1.1.2 Durante la carrera de frenado, el piloto percibió vibraciones, y al abandonar la pista por rodaje "G" detuvo la aeronave, comprobando la rotura del neumático del tren principal derecho.

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

1.2 Lesiones a las personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves	--	--	--
Ninguna	3	--	

1.3 Daños en la aeronave

La aeronave tuvo un severo desgaste en la rueda del tren principal derecho, perdiendo la presión por el orificio provocado.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre las personas

El piloto y la tripulación tenían las licencias y habilitaciones para la actividad que estaban desarrollando. Las aptitudes psicofisiológicas estaban vigentes.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 General

1.6.1.1 Es del tipo avión, marca Embraer, modelo 110 P1 con número de serie 110393, peso máximo de despegue de 5.853 kg y un peso vacío de 3.679 kg, de construcción metálica, semimonocasco, ala baja, empenaje tipo convencional, tren triciclo retráctil con ruedas. Está equipada con dos motores turbohélice.

1.6.1.2 El Certificado de Matrícula está registrado a nombre de un propietario privado, con fecha de inscripción el 06 de agosto de 2007.

1.6.1.3 El Certificado de Aeronavegabilidad fue otorgado por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA) de la República Oriental del Uruguay (ROU) el 14 de abril de 2010, con fecha de vencimiento 15 de abril de 2011, clasificación Standard, Categoría Commuter.

1.6.2 Motores

1.6.2.1 La aeronave está equipada con dos motores, ambos marca P&WC, modelo PT6A-34, con 750 SHP de potencia, S/Nº 57001 el número 1 y S/Nº 57026 el número 2.

1.6.2.2 Combustible requerido y utilizado: Jet A1.

1.6.3 Hélices

Ambos motores están equipados con hélices marca Hartzel, modelo HC-B3TN-3, S/Nº BUA 24766 la número 1 y S/Nº BUA 26156 la número 2.

1.6.4 Peso y balanceo al momento del incidente

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

Vacío:	8,174 Lb
Combustible:	1,000 Lb
Piloto / tripulación:	510 Lb
Otros (carga / varios):	2,873 Lb
Total al momento del Incidente:	9,216 Lb
Max. de Aterrizaje (PMA):	12,566 Lb
Diferencia:	3,350 Lb en menos respecto al PMA.

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 pista 11 del Aeropuerto Internacional Ezeiza / Ministro Pistarini, ubicado 22 km al SSW de la ciudad Autónoma de Buenos Aires; tiene dos pistas de asfalto, una con orientación 11/29 de 3300x60 m y otra con orientación 17/35 de 3105x45 m.

1.10.2 Las coordenadas del lugar son 34° 49' 20" S y 058° 32' 09" W con una elevación de 20,5 m sobre el nivel medio del mar.

1.11 Registadores 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 o la tripulación que pudieran haber tenido incidencia en el accidente.

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 derecho estaba desinflada y mostraba un faltante de caucho, producido por severo rozamiento, mostrando las telas internas en óvalos concéntricos. El resto de la banda de rodamiento tenía bastante uso, pero se encontraba en buen estado.

1.16.2 Personal de mantenimiento de la empresa propietaria / explotadora, proveniente de la ROU, realizó el cambio de rueda, controló el sistema de frenos y retornó la aeronave al servicio.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es de propiedad de una Empresa de Transporte Aerocomercial No Regular de la República Oriental del Uruguay. La empresa, la aeronave y la tripulación estaban inscriptos para la actividad que estaban realizando.

1.18 Información adicional

Según manifestaciones del piloto, en algún momento de la operación de aterrizaje o frenado posterior, se produjo el desprendimiento de caucho que terminó con el desinflado de la rueda.

1.19 Técnicas de Investigación útiles y eficaces

No se utilizaron nuevas técnicas.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspecto operativo

2.1.1 Durante la carrera de frenado posterior al aterrizaje, el piloto comenzó a percibir vibraciones, que entendió correspondían a una cubierta pinchada / desinflada, por lo que detuvo la aeronave sobre el rodaje "G" y comprobó el faltante de caucho que provocó el desinflado.

2.1.2 Dicho faltante en la cubierta se podría haber generado en el aterrizaje en el AP SAEZ, dado que la aeronave despegó del aeropuerto de salida sin novedad.

2.1 Aspecto técnico

No hay elementos que indiquen la existencia de ninguna falla de origen técnico. El rastro dejado en la cubierta es un patrón típico de frenado con la rueda bloqueada, o bien de un toque en pista con freno aplicado.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 La tripulación 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 aterrizaje y el centro de gravedad se encontraba posicionado dentro de los límites establecidos y aprobados en el manual de vuelo.

3.1.3 El desinflado de la cubierta se produjo por un desgaste excesivo, durante el aterrizaje.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 A la Oficina de Investigación y Prevención de accidentes e incidentes de aviación (OIPAIA) de la ROU

No se formulan.

BUENOS AIRES, de de 2010.

Sr. Carlos MORALES
Investigador a Cargo

Sr. Ricardo BRESSAN
Investigador Técnico

Director de Investigaciones