

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 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 Formosa, provincia de Formosa.

FECHA: 22 de abril de 2012

HORA: 12:27 UTC

AERONAVE: Avión

MARCA: Piper

MODELO: PA-11

MATRÍCULA: LV-YLT

PILOTO: Licencia de Piloto Privado de Avión

PROPIETARIO: Empresa privada

Nota: Las horas están expresadas en el Tiempo Universal Coordinado (UTC) que para el lugar del accidente corresponde a la hora huso horario -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 22 de abril de 2012 el piloto despegó con la aeronave matrícula LV-YLT con un acompañante de la pista del Aeródromo (AD) Formosa/Aeroclub (FOR), para realizar un vuelo de entrenamiento de 30 minutos, finalizado el mis-

mo decidió aterrizar en el Aeropuerto (AP) Formosa (SARF) para reabastecer la aeronave de combustible

1.1.2 Realizó la aproximación para la pista 22 en forma normal y cuando estaba por tocar fue sorprendido por una guiñada de la aeronave hacia su izquierda, lo que motivó que se desplace fuera de la pista hasta la franja.

1.1.3 Durante ese trayecto impactó con la rueda del tren de aterrizaje principal derecho una tulipa del balizamiento lo que ocasionó que esta se rompa. Posteriormente el piloto rodó la aeronave hasta la plataforma de estacionamiento y detuvo la misma.

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

## 1.2 Lesiones a personas

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

## 1.3 Daños en la aeronave

Sin daños.

## 1.4 Otros daños

Rotura de soporte de tulipa de balizamiento de pista.

## 1.5 Información sobre las personas

1.5.1 El Piloto al mando de 24 años de edad era titular de la Licencia de Piloto Privado de Avión con habilitación para Aviones Monomotores terrestres hasta 5.700 kg y VFR controlado.

1.5.2 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica Clase II está vigente hasta el 31 de marzo de 2013.

1.5.3 Su experiencia de vuelo en horas era la siguiente:

Total de vuelo:	29.5
En los últimos 90 días:	15.3
En los últimos 30 días:	5.6
En las últimas 24 horas:	0.7
En el tipo de avión accidentado:	18.1

## 1.6 Información sobre la aeronave

### 1.6.1 Información general

Marca Piper, modelo PA-11, fabricado por Piper Inc. en los Estados Unidos de Norteamérica. Número de serie: 1670

### 1.6.2 Célula

1.6.2.1 El Piper PA-11 es de construcción mixta, fuselaje de tubos de acero, largueros y cuadernas de aluminio y entelado. Es de ala alta y tren de aterrizaje fijo del tipo convencional; tiene una capacidad para 3 persona en su habitáculo.

1.6.2.2 En 3 de abril de 2012 se le efectuó en un taller aeronáutico la correspondiente habilitación anual con 7148.0 h de total general (TG) y 1128.0 h desde la última recorrida (DUR), quedando habilitado hasta abril de 2013.

### 1.6.3 Motor

1.6.3.1 La aeronave estaba equipada con un motor marca Continental, modelo A-65-8-F, número de serie 62817-1-8, que entregaba 65 hp de potencia.

1.6.3.2 El 3 de abril de 2012 se le efectuó inspección anual en taller aeronáutico habilitado con 3654.0 h de TG y 1136.0 h DUR, quedando habilitado hasta totalizar 4301.5 h de TG o 12 años.

### 1.6.4 Hélice

1.6.4.1 El motor estaba equipado con una hélice marca Sensenich, modelo 72CK-44, número de serie 1455, de dos (2) palas de madera de paso fijo.

1.6.4.2 Al momento del incidente contaba con 1136.0 h DUR.

### 1.6.5 Peso y balanceo

1.6.5.1 El cálculo de los pesos de la aeronave al momento del incidente era el siguiente:

Vacío:	326	kg
Combustible (16 l x 0.72):	11.53	kg
Piloto:	85	kg
Acompañante:	80	kg
Total al momento del incidente:	502.53	kg
Máximo de Aterrizaje (PMA):	553	kg
Diferencia:	50.47	kg en menos respecto al PMA.

1.6.5.2 La aeronave, al momento del incidente se encontraba con su peso y balanceo dentro de los límites permisibles de acuerdo con lo manifestado en el Manual de Vuelo del avión.

## 1.7 Información Meteorológica

1.7.1 Se solicitó a la estación meteorológica del AP SARF, el QAM de las horas próximas al incidente, siendo estos los siguientes:

12:00 UTC 180/11 kt Kavok 19/14 1020 hpc

13:00 UTC 180/08 kt kavok 20/15 1020 hpc

## 1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

## 1.9 Comunicaciones

Se produjeron las normales, sin inconvenientes.

## 1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 El incidente se produjo en la pista 22 del AP SARF, público controlado internacional. Se encuentra a 7 km al sur de la ciudad de Formosa, provincia de Formosa, tiene una pista de asfalto con orientación 04/22 de 1800 metros de largo por 40 metros de ancho con balizamiento eléctrico.

1.10.2 Las coordenadas geográficas del lugar son 26° 12' 46''S y 058° 13' 41'W con una elevación de 59 m sobre el nivel medio del mar

## 1.11 Registradores de vuelo

No equipaba.

## 1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave impactó con la rueda del tren principal derecho una tulipa del balizamiento de pista 22 del AP SARF y siguió su rodaje a plataforma sin inconvenientes.

## 1.13 Información Médica y Patológica

No se encontraron antecedentes médico-patológicos del piloto que tuvieran relación con el incidente.

## 1.14 Incendio

No se produjo.

## 1.15 Supervivencia

El cinturón de seguridad y las fijaciones de los asientos soportaron los esfuerzos recibidos. El piloto resultó ileso y abandonó la aeronave por sus propios medios.

## 1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Se verificó la documentación y habilitaciones del piloto, del Operador de Torre y Operador de la oficina ARO-AIS, encontrándose todas sin novedad.

1.16.2 En la revisión de la aeronave se verificó el libre movimiento de los comandos de vuelo y motor encontrándose los mismo sin inconvenientes, también se revisó la documentación técnica de la aeronave estando esta sin novedad.

1.16.3 El piloto durante la entrevista manifestó que después del aterrizaje durante la carrera de detención en la pista 22 del AP SARF fue sorprendido por una ráfaga de viento que originó un desvío del avión hacia la izquierda, el cual no pudo ser corregido, impactó una baliza y se detuvo sobre la franja.

## 1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era de propiedad privada.

## 1.18 Información Adicional

No se formulan.

## 1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se utilizaron las de rutina.

## 2 ANÁLISIS

### 2.1 Aspectos Operativos

2.1.1. El piloto manifestó que al realizar el aterrizaje por pista 22 tenía el viento de la izquierda, y que esto hizo que provocara a la aeronave un efecto velleta, ocasionando que la misma se desvíe hacia la izquierda sacándola de la trayectoria de pista hasta impactar contra una baliza.

2.1.2 De los datos aportados por personal de la Estación Meteorológica local y del Operador de la Torre de Control, al momento de producido el incidente las condiciones de viento eran normales del sector Sur (180º) con una intensidad de 11 bajando a 8 nudos. Por lo que se desprende que la aeronave al momento del aterrizaje tenía una componente de viento de 7,9 kt de frente y 6,5 kt de los 90º.

2.1.3 Se infirió que el piloto debido a su poca experiencia de vuelo en la aeronave, no se encontraba con la debida atención en el momento del aterrizaje y pudo haber realizado una sobre corrección con los comandos de vuelo, ocasionando que la misma se desvíe de su trayectoria hacia la izquierda hasta impactar contra el balizamiento.

## 2.2 Aspecto Técnico:

2.2.1 De lo investigado no surgen evidencias de fallas de origen técnico que hayan causado el incidente.

2.2.2 La documentación se encontraba debidamente conformada.

## 3 CONCLUSIONES

### 3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto era titular de la Licencia que lo habilitaba para realizar el vuelo que finalizó en incidente.

3.1.2 El piloto tenía en vigencia su certificado de aptitud Psicofisiológica, para la Licencia que poseía en Clase II.

3.1.3 No hubo causas técnicas que provocaron el presente incidente.

3.1.4 La aeronave se encontraba al momento del incidente dentro de los parámetros especificados por el fabricante de peso y balanceo.

3.1.5 La aeronave tenía su Certificado de Aeronavegabilidad vigente.

3.1.6 El piloto habría realizado una sobre corrección con los comandos de vuelo para corregir el viento cruzado de la izquierda, en el momento del aterrizaje.

### 3.2 Causa

Durante un vuelo de entrenamiento, en la fase de aterrizaje, desvío de la trayectoria de la misma por viento cruzado de la izquierda y posterior impacto contra una baliza, debido a una estabilización de la maniobra llevada a cabo de modo impropio.

## 4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

### 4.1 Al propietario de la aeronave

Recomendar a los pilotos que vuelan su aeronave que realicen el adiestramiento más adecuado para operar la misma con viento cruzado a la pista de aterrizaje, a efectos de contribuir con la Seguridad Operacional, salvaguardar los medios propios y de terceros que pudieran ser afectados.

## 5 REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas, por la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Ci-

vil, 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 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:

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, de de 2013.

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

Director de Investigaciones