

Expte. Nº 147 / 12

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 FINAL

INCIDENTE OCURRIDO EN: Vuelo, posterior al despegue del Aeródromo Morón, provincia de Buenos Aires

FECHA: 8 de agosto de 2012

HORA: 15:00 UTC aprox.

AERONAVE: Avión

MARCA: Lear Jet

MODELO: 31A

MATRÍCULA: LV-BSO

PILOTO: Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión

COPILOTO: Licencia de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión

PROPIETARIO: Privado

Nota: Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Compartido (UTC) que para el lugar del accidente corresponde al huso horario -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 8 de agosto de 2012, el piloto inició un vuelo de traslado con la

aeronave matrícula LV- BSO, entre el Aeródromo (AD) Morón (SADM) de la provincia de Buenos Aires y el Aeropuerto (AP) Jorge Newbery (SABE) de la ciudad de Buenos Aires.

1.1.2 Durante el despegue posterior a la rotación, el piloto manifestó haber cruzado una bandada de aves, de las cuales una de ellas impactó contra el avión, como no tuvo indicio de modificación de parámetros, ni en el comportamiento de la aeronave, decidió continuar el vuelo hasta el AP SABE.

1.1.3 Una vez aterrizado se comprobó que un ave había impactado en el borde de ataque del ala derecha, ingresando partes de la misma al compresor del motor del mismo lado.

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	2	--	

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: sin daños

1.3.2 Motores: deformación de cinco alabes de la primera etapa del compresor del motor derecho.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto era titular de la Licencia Piloto de Transporte Línea Aérea (TLA), con la habilitación para este tipo de aeronave.

1.5.2 El copiloto era titular de la Licencia Comercial de 1º Clase de Avión (PC1ªA), con la habilitación para este tipo de aeronave.

1.5.3 Ambos tripulantes poseían sus certificados de su aptitud psicofisiológica en vigencia.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

1.6.1.1 Marca Lear Jet, modelo 31A, número de serie 222, matrícula LV-BSO.

1.6.1.2 La aeronave tenía un certificado de aeronavegabilidad válido y había sido mantenida conforme a la reglamentación vigente.

1.6.2 Célula

No aplicable.

1.6.3 Motor

No aplicable.

1.6.4 Peso y balanceo de la aeronave

1.6.4.1 El cálculo de los pesos de la aeronave al momento del incidente fue el siguiente:

Básico:	10910 lb
Tripulación:	360 lb
Combustible:	4000 lb
Total al momento del incidente:	15270 lb
Máximo de despegue (PMD):	17700 lb
Diferencia:	2430 lb en menos respecto al PMD.

1.6.4.2 El centro de gravedad de la aeronave al momento del incidente se encontraba dentro de la envolvente operacional.

1.7. Información Meteorológica

No aplicable.

1.8. Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

La tripulación de la aeronave mantuvo comunicación con los operadores del servicio de tránsito aéreo de SADM y SABE, sin inconveniente.

1.10 Información sobre el lugar del incidente

El incidente ocurrió en el despegue posterior a la rotación en el AD SADM.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

Impacto de ave en borde de ataque del ala derecha, no hubo dispersión de restos.

1.15 Supervivencia

No aplicable

1.16 Ensayos e investigaciones

Una vez arribado, los Investigadores de la JIAAC, al lugar donde se encontraba estacionada la aeronave, se comprobó la deformación de cinco alabes de la primera etapa del compresor del motor derecho por impacto de aves sin otras consecuencias.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era de propiedad privada.

1.18 Información adicional

El piloto de la aeronave confeccionó en el AP de destino el Informe de avistaje de aves.

1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces

Se emplearon las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Operativos

El piloto, después de producirse el impacto del ave, decidió continuar el vuelo hasta el AP SABE al observar que los parámetros y comportamiento de la aeronave eran normales.

2.2 Aspectos Técnicos

2.2.1 De lo investigado surge que el impacto del ave fue en el borde de ataque, extradós del ala derecha, ingresando restos del ave al motor del mismo lado, deformando cinco alabes de la primera etapa del compresor.

2.2.2 La aeronave no tuvo otro daño.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 La tripulación de la aeronave se encontraba habilitada para realizar el vuelo.

3.1.2 La meteorología no influyó en el incidente.

- 3.1.3 El impacto del ave fue durante el despegue posterior a la rotación.
- 3.1.4 Después del impacto todos los parámetros de motor fueron normales.
- 3.1.5 La tripulación decidió continuar el vuelo hasta el AP SABE.
- 3.2 Causa

En un vuelo de aviación general, durante la fase de despegue, posterior a la rotación, se produjo el impacto de un ave con el borde de ataque del ala derecha e ingestión en motor, sin variación en parámetros, continuando el vuelo al aeródromo de destino donde aterrizó sin novedad.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al Organismo Regulador de Aeropuertos (ORSNA)

Debido a incidentes provocados por ingesta de aves, se solicita a dicho organismo verifique la disponibilidad/cumplimiento para que todos los Concesionarios de Aeropuertos, apliquen el Programa de Peligro Aviario en los aeródromos del Sistema Nacional de Aeropuertos, a los efectos de contribuir a la Seguridad de las Operaciones aéreas.

4.2 A la Dirección Regional Aérea Centro de la ANAC

Las aves han sido conocidas por su capacidad de adaptación a los métodos de control de peligro aviario, por lo que los mismos pierden efectividad con el correr del tiempo, y obligan a que los mismos sean alternados en función de las migraciones aviarias de las épocas del año y a los cambios que sufre el medio ambiente, por lo que se recomienda instruir adecuadamente a los Jefes de Aeródromos para que los mismos supervisen al concesionario del Aeropuerto, la aplicación de los diferentes métodos de peligro aviario, a los efectos de reducir el avistaje/impacto con aves durante la fases de despegue y aterrizaje.

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,

Sr Carlos Urbanec
Investigador Operativo

Sr Pedro Bertacco
Investigador Técnico

Director de Investigaciones