

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.

La calificación de este suceso como incidente, se ha efectuado de acuerdo a lo indicado en el Suplemento al Anexo 13 – Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación (Novena edición).

INFORME FINAL

INCIDENTE OCURRIDO EN: Aeropuerto Internacional Ezeiza/Ministro Pistarini

FECHA: 17 de Octubre de 2003

HORA: 12:54 UTC

AERONAVE: Avión

MARCA: Boeing

MODELO: 767-322

MATRICULA: N652UA

PILOTO: Licencia TLA USA .

PROPIETARIO: Empresa Aerocomercial

1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo:

El 17 de octubre de 2003 a las 12:40 UTC el Comandante de Aeronave del vuelo internacional comercial regular UA 855, al mando de la aeronave Boeing 767-322 matrícula N652UA, trasladando 170 pasajeros y 12 tripulantes informó a la Torre EZE una ingestión de ave en la fase final de aterrizaje para la pista 11 del Aeropuerto Internacional Ezeiza/Ministro Pistarini. Posterior a la ingestión, la aeronave aterrizó sobre la pista 11 sin otra novedad. Realizada la evaluación del incidente, por parte de personal técnico de la compañía se comprobaron daños en el motor N°2.

El incidente ocurrió de día y con buenas condiciones meteorológicas.

1.2 Lesiones a personas

| Lesiones | Tripulación | Pasajeros | Otros |
|----------|-------------|-----------|-------|
| Mortales | -- | -- | -- |
| Graves | -- | -- | -- |
| Leves | -- | -- | -- |
| Leves | -- | -- | -- |
| Ninguna | 12 | 170 | |

1.3 Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Un álabe de primera etapa de compresor doblado (a ser reemplazado antes de puesta en servicio, de acuerdo al Manual de Mantenimiento MM 72-31-02-401).

1.3.2 Cinco aletas estatoras de salida de la primera etapa del compresor con pérdida en el material de base. Se efectuó la reparación de las mismas de acuerdo al Manual de Mantenimiento MM 72-33-02-801.

1.3.3 La evaluación de los daños se realizaron de acuerdo al Manual de Mantenimiento MM 72-05-00-102.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

No aplicable.

1.6 Información sobre la aeronave

Avión marca Boeing, modelo B-767-322, matrícula N652UA, equipada con dos motores marca Pratt & Whitney, modelo PW 4060.

1.7 Información Meteorológica

Los datos suministrados por el Servicio Meteorológico Nacional, extraídos de Los registros horarios de la Estación Meteorológica Ezeiza Aero, y visto el mapa sinóptico de superficie de 12:00 UTC interpolados a la hora del incidente eran: el viento de los 110/13 kts, visibilidad 10 km, fenómenos significativos, precipitación en cercanías de la estación meteorológica, pero no en el aeropuerto, nubosidad, 2/8 CU a 2100 m, 7/8 AC 3000 m, temperatura 20.5 °C, el punto de rocío 15.7 °C, la presión 1013.6 hPa y la humedad relativa del 74 %.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

La frecuencia utilizada para establecer las comunicaciones con las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo del Aeropuerto Internacional Ezeiza/Ministro Pistarini, fueron, 119.9, 119.1, 121.7 Mhz, se realizaron sin novedad y no tuvieron relación con los hechos investigados.

1.10 Información sobre el aeródromo

El incidente ocurrió en el Aeropuerto Internacional Ezeiza/Ministro Pistarini, ubicado en la localidad de Ezeiza, Provincia de Buenos Aires. Cuenta con dos pistas de asfalto de 3300 x 60 y 3105 x 45 metros de largo, la orientación es 11/29 y 17/35 respectivamente, debidamente señalizada y en buen estado de conservación. Las coordenadas geográficas son 034° 49' 29" S – 058° 33' 18" W.

Se estableció contacto con el Control Ecológico de Aeropuerto (CEA) contratista del Concesionario Aeropuertos Argentina 2000 en el Aeropuerto Internacional Ezeiza / Ministro Pistarini, para el control aviario, con el fin de verificar la rutina de trabajo y la documentación que acredita el cumplimiento de la tarea prevista por dicho control, constatando que el día del incidente, el control y erradicación de aves se cumplió de acuerdo al plan previsto.

Las tareas realizadas por el Control Ecológico en el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini son las correspondientes al Plan de Prevención de Peligro Aviario (PPPA), elaborado por Aeropuertos Argentina 2000, el cual al momento del incidente, no se encontraba aprobado por el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA).

Se realizan recorridas completas del perímetro del aeropuerto, observando que no haya aves posadas en la pista o cercanas a la misma, rodajes y paños verdes.

Como tarea activa, por programación propia o por indicación del personal de la Torre de Control, Control Terrestre, Infraestructura, etc. se acude a expulsar aves posadas con pirotecnia toda vez que se detectan.

Se da aviso a personal de Torre de Control, cuando alguna bandada de aves permanece sobrevolando la zona un tiempo tal, que represente un riesgo para los despegues o aterrizajes.

Las tareas se desarrollan durante todas las horas diurnas, los 365 días del año.

Los movimientos y aves detectadas, el día 17 OCT 03, fueron registrados en los Partes Diario de Actividad N° 293 y 294 de la Empresa Control Ecológico de Aeropuertos (C.E.A.).

Se comprobó que los restos de las aves localizadas posterior al impacto, corresponden a la especie denominada "Chimango" (MILVAGO) que pesan aproximadamente 0,340 kg.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La ingestión de ave/s en el motor derecho se produjo en fase aterrizaje, sobre la pista 11/29, a 70 u 80 metros de altura, encontrándose restos dispersos de aves, desde la zona de toque (cabecera 11) localizando la mayor proporción entre los rodajes "Eco " y "Golf", sobre el borde derecho de la pista, en el sentido del aterrizaje. Posteriormente la aeronave aterrizó y se dirigió a plataforma.

1.13 Información médica y patológica

No aplicable.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

Los servicios de Sanidad Aeroportuaria y de Salvamento y Extinción de Incendios del Aeropuerto, no fueron requeridos.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Operativo

Se verificó la documentación que acredita la rutina y cumplimiento del Control Ecológico de Aeropuerto (CEA), constatando que estaba confeccionada en tiempo y

60
forma, acreditando el cumplimiento de la tarea, de acuerdo al proyecto del Plan de Prevención del Peligro Aviario (PPPA) elevado para su aprobación al Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA).

1.16.2 Técnico

Con la aeronave en el interior del hangar, el personal técnico calificado de la Compañía evaluó los daños en toda la aeronave, constatando que debido al impacto con un ave, en la fase de aterrizaje, el motor derecho (Nº2) sufrió daños en dos álabes de primera etapa, más allá de los límites permitidos, y cinco aletas estatoras de salida del compresor con daños menores en el material de base.

Como acción correctiva, se reemplazaron los dos álabes de primera etapa y se rellenaron con sellador las bases de los álabes estatores de salida, sólo con fines de eficiencia aerodinámica. Se procedió a la prueba de potencia del motor, determinando la no existencia de vibraciones ni de otra anomalía, considerando posteriormente, que el motor se encontraba nuevamente apto para servicio regular, liberando la aeronave para tal propósito.

Los trabajos han sido realizados por personal calificado y siguiendo los procedimientos aprobados por el fabricante y el Departamento de Ingeniería de United Airlines.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave operaba para la empresa UNITED AIRLINES de transporte aéreo regular de los EE.UU.

1.18 Información adicional

De acuerdo con lo manifestado verbalmente por el Jefe de Base de la empresa United Airlines en Ezeiza a personal de PREVAC, el Comandante de la aeronave le habría manifestado que presentaría un informe del incidente en la central de UNITED AIRLINES - USA.

Según lo dicho por el Comandante de aeronave, habría escuchado el impacto en final corta de la pista 11, a 70 u 80 metros de altura aproximadamente, constatando posteriormente en tierra el motivo.

Los formularios correspondientes al Informe de Avistaje de Aves y Notificación de los Choques con Aves, fueron confeccionados y firmados por personal Técnico de mantenimiento de United Airlines.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No se aplicaron nuevas técnicas.

2. ANALISIS

2.1 Aspectos Operativos

La ingestión se produjo en el momento del aterrizaje, con aves del género Milvago, cuya especie se denomina "Chimango", las que sobrevolaban la cabecera de la pista 11.

2.2 Aspectos Técnicos

Los daños en las primeras etapas del motor fueron producidos por la ingestión de las aves.

No hubo factores técnicos que incidieran en el presente suceso.

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 Se constataron daños en el motor derecho que sufrió rotura de dos álabes de primera etapa y cinco aletas estatoras de salida del compresor con daños menores en el material de base.

3.1.2 Los trabajos de reparación, fueron realizados por personal calificado y siguiendo los procedimientos aprobados por el fabricante y el Departamento de Ingeniería de la Compañía United Airlines.

3.1.3 Los procedimientos para el control aviaro se cumplimentaron de acuerdo al proyecto del PPPA elaborado por Aeropuertos Argentina 2000, y fiscalizados por el Jefe de Base AA 2000, mediante los respectivos Partes Diarios de Actividad.

3.1.4 Los restos de las aves localizadas en el motor N° 2, corresponden al género Milvago, especie "Chimango", con un peso aproximado de 340 gramos cada una.

3.1.5 La notificación de choques con aves fue confeccionada por personal Técnico de Mantenimiento de la Compañía United Airlines.

3.2 Causa

Durante la realización de un vuelo comercial regular internacional, en la fase aproximación final a pista 11, choque e ingestión de ave en motor N° 2 con daños en el mismo.

4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 A la Gerencia de Operaciones de AA 2000 - EZEIZA:

Considerar la posibilidad del incremento de la frecuencia y/o la utilización de nuevos métodos en las tareas de control aviario establecidas por la Autoridad Aeronáutica (Directiva 04/02 IV CRITERIOS, Inciso 11º y 14º y al PPPA EZE AA-2000 (PARTE 4, CRITERIOS, Página 3 de 3).

4.2 Al Jefe de Aeropuerto Ezeiza

Considerar la posibilidad de fiscalizar la efectividad de los métodos empleados, haciendo una evaluación rotativa de los resultados alcanzados con los sistemas en uso, en la lucha contra el peligro aviario, cantidad de incidentes, situaciones de riesgo, estadísticas, etc., lo que sería evaluado con el Jefe de la Región Aérea (Directiva 04/02, Parte IV CRITERIOS, Inciso 7º) para luego coordinar con el Administrador del Aeropuerto, sobre la ejecución de las tareas de control (Directiva 04/02 Parte IV CRITERIO, Inciso 8º).

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 en un plazo nunca 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 de 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil
Avda. Pedro Zanni 250
2º Piso Oficina 264 – Sector Amarillo
(1104) Capital Federal
o a la dirección Email
buecrp@faa.mil.ar

BUENOS AIRES, ✓ de enero de 2004

Investigador Operativo: MARCELINO G. SEIJO

Director de Investigaciones



THE HISTORY OF THE

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..