

C.E. N° 2.364.419 (FAA)

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 accidente, 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 accidentes.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra de índole administrativa o judicial que, en relación con el accidente pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

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

FECHA: 20 ABR 07

HORA: 02:30 UTC

AERONAVE: Avión

MARCA: Boeing

MODELO: 767-332

MATRICULA: N-183 DN

COMANDANTE: Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (FAA - USA)

PROPIETARIO: Empresa de transporte aéreo regular internacional

Nota: todas las horas están en Tiempo Universal Coordinado (UTC) que corresponde a la hora huso -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 20 ABR 07 el despachante de la aeronave matrícula N-183DN, presentó plan de vuelo para cumplimentar el vuelo "Delta Airlines 110 (DAL 110), ruta Aeropuerto Internacional de Ezeiza (SAEZ), Buenos Aires, Argentina / Aeropuerto Internacional Atlanta Hartfield (KATL), USA; con nueve tripulantes y ciento sesenta y nueve pasajeros, con despegue previsto a las 00:45 horas.

1.1.2 Con procedimientos de rutina, el embarque se produjo por la Terminal B, causando esto una demora en tripulación y pasajeros. Además, dado el acomodamiento de las instalaciones internas del aeropuerto, los pasajeros solían tener problemas de orientación, según lo manifestado por personal de Delta Airlines, por lo que requirieron que empleados de la compañía los acompañen, lo que determinó mayor demora.

Nota: Para determinar cual es la dependencia actuante en esta fase, hay que individualizarla por la frecuencia, porque se menciona a TWR en dos canales de comunicación y corresponde: TWR fcia. 118.6 MHZ y Superficie fcia. 121.75 MHZ.

1.1.3 A las 00:36 el DAL 110 se encontraba en la pasarela de embarque de la posición nº 11, ultimando los detalles de partida para cumplir el vuelo. El piloto informó al control de superficie (Fc. 121,75 MHz), que tenía un problema en la unidad de aire acondicionado del avión, y como estaba muy caluroso necesitaba decidir si le informaba o no de esta situación a los pasajeros, para lo cual solicitaba a superficie si tenía información sobre la hora de despegue.

1.1.4 Se le informó que inicialmente la hora de despegue por "slot" sería las 02:05 UTC y la TWR, contestó negativamente ante el requerimiento de adelantar el mismo.

1.1.5 Se sumó otro problema; el equipo de aire acondicionado del servicio de rampa del aeropuerto, no entregaba aire frío, por lo que el comandante decidió luego aguardar la hora de despegue con un motor en marcha para poder refrigerar el avión.

1.1.6 El comandante solicitó recarga de combustible, por considerar que para el tiempo que tenía que tener en marcha el motor, el consumo de combustible iba a afectar la autonomía, para lo cual le fueron agregados 1638 litros (2888 lbs). En principio tenía previsto demorar dos horas el despegue.

1.1.7 A las 01:14 hs., se le trasmitió el permiso de tránsito, siendo el siguiente: Autorizado de EZEIZA a ATLANTA, nivel de vuelo 310 hasta TODAS, salida normalizada LANDA 2, código en trasponder en 0502, el cual fue colacionado.

1.1.8 Seguidamente el operador de superficie (Fc. 121,75), preguntó al DAL 110 si está listo para remolque, y DAL 110 contestó que le gustaría encender motores en la posición de estacionamiento y estaría listo en 5 minutos. Superficie au-

torizó la puesta en marcha de un motor, y le manifestó que prevea para la puesta en marcha en ese tiempo.

1.1.9 A las 01:17 hs. el DAL 110 informó que le gustaría solicitar un “follow me”, (Se estima que se refería al vehículo del servicio de control terrestre en el cual un operador de área de movimiento verifica la seguridad de la operación de puesta en marcha en la posición de estacionamiento) ; a lo que superficie contesta que le va a confirmar y pregunta si es posible que despegue a las 01:37 hs., o sea en 20 minutos; el comandante del DAL 110 confirmó que sí, sujeto a la condición de conseguir el “follow me”.

1.1.10 A las 01:18 hs. el operador de superficie autorizó puesta en marcha en baja potencia de un motor y pidió se le informe listo para el remolque, a la vez que le preguntó sobre el tiempo estimado para poner en marcha e iniciar el remolque; el DAL 110 colacionó e informó que en cinco minutos se encontraría listo para el remolque.

1.1.11 A las 01:34 hs. el DAL 110 en retroceso remolcado, saliendo de posición 11, solicitó encender el otro motor (transmisión no registrada), seguidamente, hace referencia al combustible para el peso de despegue, y también mantener en relantí; es autorizado por superficie para puesta en marcha a la vez se le pide al piloto, que agilice.

1.1.12 A las 01:37 hs. el DAL 110 comunicó que va a dar potencia para arrancar el otro motor y que requiere dos minutos más para rodar, superficie confirma la llamada.

1.1.13 A las 01:40 hs. el DAL 110 informó que estaba listo para rodar. Superficie instruyó rodaje F a pista 11, DAL 110 colacionó. Superficie informó al DAL 110 que se comunique con TWR en 118.6 MHZ (Frecuencia. PPAL); el DAL 110 colacionó.

1.1.14 Luego se estableció un nuevo enlace con el DAL 110 y éste reiteró que el problema persistía, sin informar cual era y que no estaba listo para despegar.

1.1.15 La TWR le informó al DAL 110 que si no podía despegar la nueva hora de despegue sería a las 04:10.hs.

1.1.16 Ante esta alternativa el DAL 110 informó que la situación la está manejando lo mejor posible, y que no es necesario que se lo presione para despegar.

1.1.17 A las 01:46 hs. la TWR instruyó al DAL110 que tome pista 11, que libere la misma por rodaje E y le confirmó hora de despegue a las 04:10 hs.

1.1.18 Requerido por DAL 110, 3 minutos más, la TWR denegó el pedido por tener mucho tránsito detrás de él.

1.1.19 Seguidamente el DAL 110 solicitó se aclare si por no haber podido dar 3 minutos más de espera el despegue será demorado 2 horas. La TWR consideró que eso es correcto; por tener mucho tránsito detrás de él.

1.1.20 El DAL 110 informó que toma pista en ese momento. Recibe la TWR e instruyó se active el rodaje por pista 11 y libere por rodaje E.

1.1.21 La TWR instruyó nuevamente al DAL 110 que continúe al frente por pista 11, para liberar por rodaje G, extendiéndose aún más el rodaje.

1.1.22 Finalizada la transmisión con TWR, instruyó se comunicara con superficie en 121.75 Mhz.

1.1.23 Comunicado con superficie en 121,75 MHZ, el DAL110 solicitó nuevamente la posibilidad de dirigirse a posición de espera de pista 11, (segundo intento para despegar), a lo cual el control de superficie lo autoriza.

1.1.24 Cambió frecuencia a 118.6 MHZ, y nuevamente se comunicó con TWR, informándole que requería 2 minutos más para encender el otro motor. Recibió la TWR e instruyó para alinear la máquina y que mantenga posición en pista 11, notificando cuando esté listo para el despegue.

1.1.25 La TWR instruyó que necesitaba que el DAL 110 despegue por tener tránsito en espera; el DAL 110 informó que no estaba listo, por tener otro problema y pidió rodar para liberar la pista; la TWR instruyó que liberara por rodaje E, el DAL 110 recibió la comunicación a la vez que solicitó rodar hasta un área para frenos calientes. La TWR recibió e instruyó que se comunique con superficie en 121.7 5 Mhz.

1.1.26 El DAL 110 insistió en la necesidad de rodar hasta un área de frenos calientes para lo cual requirió la presencia preventiva del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI). Superficie instruyó rodar hasta rodaje G, (Área específica de punto aislado en el plan de emergencia del aeropuerto).

1.1.27 El comandante manifestó que no podía rodar hasta rodaje G, como le instruyó el control, declarando una emergencia en tierra, y reiterando la presencia del SSEI en ese lugar.

1.1.28 A partir de ese momento, se estableció un enlace telefónico entre la oficina de Delta y la TWR donde se solicitaba un número telefónico para llamar un "follow me". La TWR le sugirió que se contacte con Plan de Vuelo para coordinar la utilización de tal vehículo.

1.1.29 La oficina de Delta se contactó nuevamente por teléfono con TWR, preguntando sobre si el SSEI ya había llegado al avión, se le dijo que no, a la vez que TWR tenía que explicar al SSEI el motivo por lo que se los requería.

1.1.30 Simultáneamente el DAL 110 solicitó al control la presencia de personal de mantenimiento de Delta al rodaje E por serle imposible llegar rodando a rodaje G.

1.1.31 Mantenimiento Delta, una vez en el avión confirmó que dos ruedas delanteras del tren principal derecho se habían desinflado.

1.1.32 En total el DAL 110 tuvo dos rodajes extensos con sobrepeso y dos ingresos a pista sin poder iniciar el despegue, motivado por sumatoria de inconvenientes técnicos propios que le impedían hacerlo, siendo el último una sobrettemperatura del sistema de frenos del tren principal derecho.

1.1.33 El incidente ocurrió de noche.

1.2 Lesiones a personas

No hubo.

1.3 Daños en la aeronave

Se desinflaron dos ruedas delanteras del tren principal derecho.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El Comandante, de 54 años de edad, es titular de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión (FAA – USA), habilitado para Boeing 767-300.

1.5.2 Su certificado de habilitación psicofisiológica se encontraba vigente hasta el 22 MAR 08.

1.5.3 El Primer Oficial, de 49 años de edad, es titular de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión (FAA – USA), habilitado para Boeing 767-300.

1.5.4 Su certificado de habilitación psicofisiológica se encontraba vigente, habiendo sido examinado y aprobado el 18 ENE 07 sin limitaciones.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información General

1.6.1.1 La aeronave es del tipo avión, marca Boeing, 767-332 fabricado por Boeing Aircraft Co. Número de serie- 27110.

1.6.1.2 El certificado de inscripción de propiedad está a nombre de DELTA AIRLINES INC. con fecha de inscripción el 03 MAY 93.

1.6.1.3 El certificado de aeronavegabilidad es de clasificación transporte, con fecha de emisión 29 ABR 1993 sin fecha de vencimiento.

1.6.1.4 Los registros de mantenimiento indicaban que la aeronave estaba equipada y mantenida de conformidad con la reglamentación y procedimientos vigentes aprobados por FAA – USA; el combustible utilizado era Jet A-1.

1.6.2 Célula

Es de inspección progresiva, al momento del incidente tenía un total general de 66.519 hs. y 10.154 ciclos.

1.6.3 Peso y balanceo al momento del incidente

1.6.3.1 Los pesos calculados fueron los siguientes:

Operativo:	203.480	lb.
Pasajeros:	32.847	lb.
Carga:	33.847	lb.
ZFW:	270.174	lb.
Combustible:	136.200	lb.
Combustible a consumir en rodaje:	- 725	lb.
Peso de Despegue:	405.649	lb.
Combustible agregado:(1638 lt.)	2.888	lb.
Peso Total al momento del INCID:	408.537	lb.
Peso Máximo de despegue (PMD):	407.000	lb.
Diferencia:	1537	lb. de más respecto al PMD.

1.6.3.2 El centro de gravedad se encontraba dentro de los límites permitidos en el Manual de Vuelo de la aeronave.

1.7 Información Meteorológica

El informe del Servicio Meteorológico Nacional, con datos obtenidos de los registros horarios de la Estación Meteorológica AD Ezeiza, interpolados a la hora del accidente. Visto también el mapa sinóptico de superficie de 03:00 UTC, era: Viento: 350° / 10 kt, Visibilidad: 10 Km, Fenómenos Significativos: Ninguno, Nubosidad: 2/8 AC 3000 m, Temperatura 27 ° C, Temperatura del Punto de Rocío: 18.5° C, Presión a Nivel Medio del Mar: 1010.3 hPa y Humedad Relativa: 60 %.

1.8 Ayudas para la navegación.

No se utilizaron.

1.9 Comunicaciones

Se realizaron las comunicaciones entre el Servicio de Tránsito Aéreo y la aeronave en las frecuencias 118.60 MHz (TWR EZE) y 121.75 MHz (Superficie EZE). Entre la TWR y el SSEI por frecuencia terrestre de emergencia UHF y entre la oficina de Delta y la TWR por teléfono.

1.10 Información sobre el lugar del incidente

1.10.1 El incidente ocurrió en el área de maniobras, rodaje E, del Aeropuerto Internacional Ezeiza / Ministro Pistarini, situado a 22 Km. al SSW de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina. Cuenta con dos pistas, 11/29 de 3300 X 60 mts de asfalto y 17/35 de 3105X45 mts de asfalto.

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

1.11 Registradores de vuelo

1.11.1 La aeronave estaba equipada con un registrador de voces (CVR) y un registrador de vuelo (FDR).

1.11.2 En el CVR, no se efectuó su desgravación ya que el mismo al cabo de 30 minutos se sobre grabó la información, no representando lo ocurrido en el momento de ocurrido el incidente.

1.11.3 Relacionado con el FDR, se solicitó a la NTSB que una vez llegada la aeronave a su base en USA, se levantaran los datos allí representados y sean enviados a esta Junta. Una vez recibida la información se procedió a comparar los parámetros dados por éste con lo sucedido. Analizado los mismos se constató que la información del FDR no coincide con los datos de la realidad en, posicionamiento de la aeronave, aplicación de frenos, velocidad y rumbo, por lo tanto se descartó dicha información.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

El incidente se generó durante el rodaje por desinflado de las dos ruedas delanteras del tren principal derecho, sin otros daños. No hubo impacto.

1.13 Información médica y patológicas

No se conocen antecedentes médico / patológicos de la tripulación que pudieran haber influido en el incidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

La evacuación se realizó utilizando normalmente los medios propios de la aeronave con intervención de los tripulantes y del servicio de rampa del aeropuerto. No hubo lesiones de personal.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 De la investigación realizada se encontró en la masa de la rueda N° 3 desinflada, los tres fusibles de seguridad fundidos, en la masa de la rueda N° 4 desinflada, dos fusibles de seguridad fundidos, ambas ruedas delanteras del tren principal derecho; no se detectaron otros problemas técnicos que pudieran haber contribuido en este suceso. Dicha novedad fue producto de una sobretemperatura por probable uso excesivo de frenos durante un rodaje extenso con sobrepeso.

1.16.2 De acuerdo con lo informado por el fabricante, a través del representante acreditado de USA, la temperatura de fusión del fusible térmico es de 177° C.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es propiedad de una línea aérea comercial de USA, habilitada por la FAA.

1.18 Información adicional

1.18.1 Se aclara que la hora de operación de “slot” es una hora preestablecida para el despegue, asignada por los servicios de tránsito aéreo, aceptada por el despachante de la aeronave y la tripulación que interviene en el vuelo.

1.18.2 Tal hora debe cumplirse, para una operación segura, ya que si se altera el horario de despegue también se afectan los tiempos computados para las posiciones de vuelo en los fijos, involucrando a todo el tránsito aéreo de una determinada área.

1.18.3 El que no puede cumplir la hora de despegue asignada, por el motivo que sea, pasa a ocupar el último lugar de los despegues programados. Excepcionalmente por fuerza mayor pueden alterarse los horarios de despegues.

1.18.4 En el Aeropuerto Internacional Ezeiza Ministro Pistarini, el tiempo a transcurrir entre una operación de despegue y otra, es asignado por el control del ACC Baires, quien toma a consideración, la degradación del equipamiento, estado del servicio de radar, comunicaciones, ayudas radioeléctricas, condiciones meteorológicas adversas, congestión de tránsito en determinadas áreas y horarios, etc.

1.18.5 Esta asignación se comunica a la TWR, quien se ajusta a este horario, pudiendo solo en ciertas circunstancias favorables adecuar las salidas a menor tiempo sin vulnerar la seguridad operacional, coordinando esto previamente con el ACC Baires.

1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces

Se aplicaron las de rutina.

2 ANALISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 La novedad de funcionamiento de la unidad auxiliar de potencia (APU) de la aeronave y del equipo de tierra, llevó a que el uso del aire acondicionado de la aeronave se hiciera a través del funcionamiento de un motor del avión.

2.1.2 Por la demora inicial del vuelo y por la novedad del APU, se preveía un consumo que a juicio del comandante podría afectar la autonomía declarada para realizar el vuelo sin inconvenientes y ajustándose a la reglamentación vigente.

2.1.3 Por tal motivo solicitó se completara la carga de combustible y le fueron adicionados 1638 lt. (2888 lb.).

2.1.4 Al adelantársele la autorización del horario de despegue y ser aceptado por el comandante, con el incremento del combustible cargado se sobrepasó el peso máximo de despegue (PMD) autorizado; por lo que inició el rodaje con sobrepeso.

2.1.5 Durante el rodaje previo al primer intento de despegue, el comandante trató de adecuar el peso a los valores normales especificados en el Manual de Vuelo de la aeronave. La TWR no pudo asignar un plazo mayor de demora por tener tránsito en espera para ocupar la pista; siendo este el procedimiento que se ajusta a las características del "slot".

2.1.6 En el segundo rodaje extenso realizado se produjo probablemente un esfuerzo de frenado mayor al de rutina, que llevó a que ciertos componentes del sistema de frenos del tren de aterrizaje derecho, alcanzaran valores de alta temperatura.

2.1.7 Al ingresar a pista por segunda vez, un mensaje de "estado" en el EICAS (Sistema de alerta de tripulación de cabina de vuelo y de indicaciones de motores), le indicaba al comandante un recalentamiento de los frenos, llegando a la temperatura máxima. Esta situación impidió el despegue de la aeronave y luego de liberar la pista, también tenía limitaciones para seguir rodando.

2.1.8 Este exceso de temperatura en el sistema de frenos, llevó al comandante a solicitar un área de frenos calientes. La TWR interpretó que la aeronave podía rodar hasta el rodaje G o ser remolcada hasta dicha área, punto aislado del plan de emergencia a lo cual el comandante solicitó preventivamente la presencia del SSEI donde la aeronave se hallaba en ese momento o sea en el rodaje E.

2.1.9 El requerimiento preventivo sin declarar la emergencia a través de la TWR, llegó verbalmente al SSEI por la frecuencia terrestre de emergencia (UHF), y según lo manifiesta el personal del SSEI que se encontraba de turno en ese momento, éste debía hacerse a través de las alarmas de emergencia.

2.1.10 A raíz de este hecho el comandante declaró una emergencia de superficie, expresión que no fue adecuadamente interpretada por la TWR, no siendo alertado el SSEI de acuerdo con el plan de emergencia del aeropuerto.

2.1.11 Finalmente la sobretemperatura originó la actuación de los fusibles de temperatura de las ruedas delanteras del tren principal derecho, las que se desinflaron sin otro inconveniente. Luego con la presencia preventiva del personal de mantenimiento y del SSEI se comprobó que la temperatura del sistema de frenos hubo descendido, por lo que ya el SSEI no fue necesario.

2.1.12 El desembarco se produjo utilizando medios normales, con la tripulación y el personal del servicio de rampa del aeropuerto.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 Salvo la novedad de funcionamiento del APU, no se encontró ningún vestigio de fallas técnicas o mal funcionamiento de la aeronave que pudiera haber contribuido en este incidente. Sólo se encontraron en la masa de la rueda N° 3, desinflada, los tres fusibles de sobre temperatura fundidos, en la masa de rueda N° 4, desinflada, dos de los tres fusibles fundidos, dicha novedad fue producto de un probable uso excesivo de frenos durante un rodaje extenso con sobrepeso.

2.2.2 Los registros de mantenimiento indicaban que la aeronave estaba equipada y mantenida de acuerdo a la reglamentación y procedimientos vigentes aprobados.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 La tripulación se encontraba habilitada para realizar el vuelo programado.

3.1.2 La unidad auxiliar de potencia (APU) tuvo problemas para su funcionamiento.

3.1.3 Los equipos terrestres de aire acondicionado del aeropuerto, no pudieron prestar servicios a la aeronave.

3.1.4 En reemplazo el comandante planificó el funcionamiento de un motor de la aeronave cuyo consumo afectaba el combustible programado para el vuelo, que ya tenía una demora inicial por tránsito aéreo ("slot").

3.1.5 El comandante solicitó se recargara combustible para recuperar este consumo. Al momento del rodaje, esta carga produjo un exceso de peso, que se trató de reducir, consumiendo combustible durante el mismo.

3.1.7 El rodaje extenso y probable uso excesivo de frenos, produjo un incremento de la temperatura en el sistema de frenos delanteros del tren principal derecho.

3.1.8 La sobretemperatura llevó a actuar los fusibles de seguridad y se desinflaron las ruedas N° 3 y 4, ambas delanteras del tren principal derecho.

3.1.9 El desinflado de las ruedas impidió continuar el rodaje.

3.1.10 Las condiciones meteorológicas no tuvieron influencia en el incidente.

3.1.11 Hubo dos ingresos en la pista los cuales generaron rodajes extensos, no intentándose despegar finalmente por los problemas de sobretemperatura de acuerdo al informe de “estado” del EICAS de la aeronave.

3.1.12 El sistema de ordenamiento de despegue denominado “slot” no permitió alteraciones en los turnos correspondientes a cada aeronave.

3.1.13 No existió una coordinación adecuada entre el despachante de aeronave y operaciones del aeropuerto sobre las limitaciones de la aeronave, previas al vuelo.

3.1.14 No existió una coordinación adecuada entre el comandante de aeronave, el control de superficie y la TWR sobre los inconvenientes previos al despegue por las limitaciones operativas de la aeronave y las limitaciones del tránsito aéreo. Este desconocimiento de limitaciones operativas mutuas originó presiones de orden de los factores humanos en la relación controlador de tránsito aéreo – comandante de aeronave.

3.1.15 El comandante de aeronave no declaró la emergencia en tierra inicialmente para la concurrencia del SSEI en forma preventiva y luego cuando si declaró la emergencia en forma reiterada, el controlador de superficie no cumplimentó adecuadamente el plan de emergencia del aeropuerto y por consecuencia tampoco lo cumplimentó adecuadamente el SSEI.

3.1.16 Salvo la novedad previa del APU, no se detectaron causas de origen técnico que hubieran influido en el presente incidente.

3.2. Causa

En un vuelo de aviación comercial regular internacional, durante la fase de rodaje, desinflado de ambas ruedas delanteras del tren principal derecho, por actuación de los fusibles de seguridad, ocasionado por sobretemperatura en el sistema de frenos; debido a un rodaje extenso, exigido por sobrepeso y probable uso excesivo de frenos.

Factores Contribuyentes

Inadecuada coordinación sobre limitaciones operativas mutuas / cumplimiento del plan de emergencia del aeropuerto, entre despachante de aeronave - operaciones

del aeropuerto - comandante de aeronave - controladores de tránsito aéreo - SSEI; que tuvo influencia con la relación de los factores humanos en la seguridad operacional.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al National Transportation Safety Board (NTSB)

Considerar la conveniencia de recomendar a la Empresa Delta Airlines que los tripulantes de cabina de vuelo operen las aeronaves de acuerdo con las limitaciones establecidas en los manuales de vuelo de las mismas y declaren las emergencias preventivas por fallas técnicas, de acuerdo con los planes de emergencia de los aeropuertos; a los efectos de contribuir con la seguridad operacional, evitar daños personales, materiales y de terceros.

4.2 Al Jefe de Región Aérea Centro

Considerar la conveniencia de gestionar optimizar la instrucción conjunta de factores humanos y del plan de emergencia del aeropuerto, incluyendo instructores de tripulantes de cabina de vuelo, despachantes de aeronave, controladores e instructores del SSEI; a los efectos de contribuir con la seguridad operacional del Aeropuerto Internacional Ezeiza" Ministro Pistarini".

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

Apéndice 1: Gráfico demostrativo de la trayectoria de rodaje.

BUENOS AIRES, de de 2009

Sr. José ARCE
Investigador a Cargo

Sr. Pedro BERTACCO
Investigador técnico

