

C.E .N° 2.510.142 (F.A)

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/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 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/incidente, pudiera ser incoada con arreglo a las leyes vigentes.

INFORME FINAL

Lugar: Aeropuerto Bahía Blanca/Cte Espora. Pcia de Buenos Aires
Fecha: 18 OCT 01 Hora: 05:47 (HOA)
Aeronave: Avión
Marca y modelo: Fairchild SA 226 – AT
Matrícula: LV – WNC
Piloto: Piloto Comercial de 1º Clase Avión N° 1022 (Legajo N° 10.357)
Copiloto: Piloto Comercial de 1º Clase Avión N° 52.777
Propietario: Hawk Air SA
Nota: La hora Oficial Argentina corresponde a la hora huso horario -3

1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del Vuelo

El vuelo comercial no regular se iniciaba en el aeropuerto BCA/Cte Espora, con destino NEU con la aeronave LV – WNC.

La tripulación luego de la puesta en marcha completó los controles previstos en la LCP y recibió instrucciones para utilizar la pista 16 L. Después de ingresar a la pista y pasar los cables de contención, que cruzan la pista de borde a borde y que son utilizados por las aeronaves militares, se alinearon con el eje de la pista e iniciaron la carrera de despegue.

Cuando alcanzaron la velocidad de rotación (Vr) de 110 Kts, a una distancia de 700 m desde el umbral de la pista 16 L, una bandada de aves (gaviotas) impactaron con la aeronave. Algunas de ellas o pedazos, fueron ingeridos por el motor derecho que se detuvo; el motor izquierdo tuvo un aumento considerable de temperatura, situación que obligó a abortar el despegue.

La tripulación con la aeronave dominada, continuó el rodaje hasta abandonar la pista, por la calle de rodaje 7. Solicitaron el apoyo del Servicio de Rescate y Extinción de Incendios.

Los tripulantes resultaron ilesos. El accidente ocurrió de noche.

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	2	-	-

1.3 Daños en la aeronave

La turbina derecha sufrió daños de importancia (rotura de álabes en la 1ª y 2ª etapa del compresor).

La turbina izquierda sufrió daños leves.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre la tripulación

1.5.1 Piloto al mando.

Edad:

58 años

Licencias y habilitaciones:

Piloto Comercial de 1º Clase Avión Legajo Nro 10357. Habilitación Vuelo Nocturno, Vuelo por

	Instrumentos, Aviones Monomotores y Multimotores Terrestres hasta 5.700 kgs, Remolcador de Planeador.
Actividad de vuelo:	Total 7273.8 hs
	90/30 días 26.0 hs
	El día del accidente 0.1hs
	En la aeronave 200.0 hs

1.5.2 Copiloto.

Edad:	29 años
Licencias y habilitaciones:	Piloto Comercial de 1º Clase Avión Legajo Nro 52.777. Habilitación Vuelo Nocturno, Vuelo por Instrumentos, Aviones Monomotores y Multimotores Terrestres hasta 5.700 kgs
Actividad de vuelo:	Total 1375.0 hs
	90/30 días 10.9 hs
	El día del accidente 0.1 hs
	En la aeronave 458.0 hs

1.6 Información sobre la aeronave

Aeronave:	Avión
Marca:	Fairchild, Modelo SA 226 AT Serie Nro: AT-036
Certificado de aeronavegabilidad:	Vigente al momento del accidente, con vencimiento el 26 SET 02, categoría normal.
Tren de aterrizaje:	Triciclo retráctil
Tipo de combustible utilizado:	Jet - A1

Motores

Fabricante:	Garret
Modelo:	TPE 331 – 10UA – 551 G
Serie:	Nro 1 – 54308
	Nro 2 – 54288

Hélices

Fabricante:	Hartzell
Modelo:	HCB3TN
Serie:	Nro 1 BV – 4091
	Nro 2 BV – 3903

La aeronave al momento del accidente tenía en los tanques 2.200 lbs de combustible.

El peso máximo de despegue autorizado es de 12.500 lbs. Al momento del despegue, la aeronave estaba dentro de los límites operativos.

1.7 Información meteorológica

La información meteorológica en el momento del accidente era:

Viento: 340/10 kts
Visibilidad: 15 km
Fenómenos significativos: Ninguno
Nubosidad: 4/8 Sc a 4.000 ft
Temperatura: 13.0 °C
Punto de rocío: 12.0 °C
Presión atmosférica: 1012.9 hPa
Humedad relativa: NIL

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicables

1.9 Comunicaciones

Se realizaron las comunicaciones, relativas a los Servicios de Tránsito Aéreo, entre la aeronave y la TWR BCA en forma normal.

1.10 Información de aeródromo

Aeródromo: Bahía Blanca/Cte Espora
Ubicación: 38° 43' 13" S – 062° 09' 27" W
Elevación: 75 m (msl)
Pistas: 06/24 2.100 x 30 m Asfalto
16R/34L 1.500 x 30 m Asfalto
16L/34R 2.630 x 60 m Asfalto

En la Publicación de Información Aeronáutica (MADHEL) Manual de Aeródromos y Helipuertos, existe un aviso permanente que indica "Precaución por presencia de aves en las proximidades del aeródromo".

El aeródromo cuenta con un servicio de control aviario, desde la salida hasta la puesta del sol, facilitado por la empresa Control Ecológico en Aeropuerto (CEA)

1.11 Equipos registradores de vuelo

La aeronave accidentada disponía de un equipo Registrador de Voces de Cabina (CVR) que fue retirado para la desgrabación de la cinta y los detalles se han agregado al cuerpo principal del expediente de la investigación.

CVR

Marca: Fairchild

Fabricante: Fairchild Aviation Recorders – Sarasota, Fl

Serie Nro: 00080

Modelo: GA-100

1.12 Información sobre el impacto y la dispersión de restos.

La aeronave durante el despegue, embistió una bandada de aves que se encontraban sobre la pista. La ingestión provocó la detención del motor derecho y una sobre temperatura en el izquierdo. Se observaron restos de aves (plumas y sangre) en la toma de aire del motor derecho.

No hubo dispersión de restos de la aeronave.

1.13 Información médica y patológica

No se conocen antecedentes médicos y patológicos que pudieran haber influido en el accidente.

1.14 Incendio

No aplicable

1.15 Supervivencia

No aplicable

1.16 Ensayos e investigaciones

Se realizó la desgrabación de la información registrada por el equipo CVR, cuyo resultado está incorporado en el cuerpo del expediente de la investigación.

1.17 Información orgánica y de dirección

El propietario y operador de la aeronave es la empresa HAWK AIR S.A con Certificado de Explotador de Servicios Aéreos N° CRA 190 para transporte interno e internacional no regular, de pasajeros y carga.

1.18 Información adicional

1.18.1 Opinión de los Asesores

Los Asesores Técnico, en Tránsito Aéreo, Operativo, Medicina Aeronáutica y Jurídica, coinciden que no encuentran factores causales relacionados con sus respectivas asesorías



2. ANALISIS

2.1 Análisis de la operación

La aeronave, durante un despegue nocturno, cuando alcanzaba una velocidad de 110 kts (Vr) embistió a una bandada de gaviotas, aproximadamente a 700 m desde el umbral de la pista 16 L, el motor derecho ingirió un ave o partes y se detuvo. El izquierdo, también por efectos del impacto de las aves, experimentó una sobre temperatura. El piloto decidió abortar el despegue, controló la velocidad y abandonó la pista por el rodaje 7.

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

- La tripulación estaba habilitada, tenía la experiencia suficiente para realizar la operación prevista y afrontar la situación anormal que se presentó.
- La aeronave estaba debidamente habilitada, tanto en el aspecto técnico como el comercial.
- La aeronave estaba dentro de los límites de peso y balanceo.
- La tripulación conocía el aviso permanente sobre la presencia de aves en proximidades del aeródromo.
- El aeródromo posee un servicio para el control aviario, desde la salida hasta la puesta del sol.
- El accidente ocurrió de noche.

3.2 Causa

Durante el despegue nocturno, de un vuelo comercial, impacto e ingestión de aves o partes de las mismas, que produjo en el motor derecho su detención y una sobre temperatura en el izquierdo, dando lugar a que el piloto abortara la carrera de despegue.

Factor contribuyente

- Despegue nocturno.

4. RECOMENDACIONES

- 4.1 Al Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos. Al Administrador del Aeropuerto Bahía Blanca (Sr. Rubén ANTONELLI, dependiente de la Municipalidad de Bahía Blanca). A la Jefatura de Aeropuerto Bahía Blanca y a la Comisión de Prevención de Accidentes del CRA.

Coordinar su accionar sobre el problema aviario dentro de sus responsabilidades asignadas, teniendo en cuenta que si bien el factor causal, presencia de aves en la

pista, en general, puede considerarse aleatorio, la lucha contra la presencia de aves siempre puede mejorarse. En la actualidad los medios de lucha son muchos y de diverso tipo, pudiéndose utilizarlos en forma combinada y en distintos horarios. Se recomienda la lectura de la publicación del CRA, (Directiva N° 01/01) elaborada por la Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil del Comando de Regiones Aéreas y efectuar las consultas necesarias a dicha Comisión.

4.2 A la Región Aérea Centro

Remitir copia de la Disposición e Informe Final para su conocimiento.

Buenos Aires, de enero de 2002.

Investigador Operativo.
Investigador Técnico.

Redacción y modificaciones finales P:S.I Néstor O Pelliza



