

Expte. N° 328/13

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 suceso, 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 e incidentes.

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

INFORME FINAL

INCIDENTE OCURRIDO EN: Aeropuerto Público Controlado Internacional San Fernando, provincia de Buenos Aires.

FECHA: 28 de marzo de 2013.

HORA: 13:15 UTC (aprox)

AERONAVE: Avión.

MARCA: Cessna Citation X.

MODELO: C-750.

MATRÍCULA: N778XJ.

PILOTO: Licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea (ATPL(A) USA).

COPILOTO: Licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea (ATPL(A) USA).

PROPIETARIO: Privado

Nota: Las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que corresponde al Huso Horario - 3

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 28 de marzo de 2013, a las 13:15 UTC, la tripulación a bordo de la aeronave Citation X 750, matrícula N778XJ, se dispuso a poner en marcha los motores a fin de realizar un vuelo programado desde el Aeropuerto de San Fernando (SADF) hacia el Aeropuerto de la ciudad de Mendoza (SAME).

1.1.2 La aeronave se encontraba estacionada en la salida de la plataforma privada del TAR 1B-166, y al momento en que la tripulación incrementaba la potencia de los motores para comenzar su rodaje a la pista en uso asignada por el control (RWY 05), el flujo de aire producido por sus turbinas (*Jet Blast*) impactó contra los portones de dicho taller provocando su desprendimiento y posterior colisión contra dos aeronaves que se encontraban dentro del hangar, próximas a los portones antes mencionados.

1.1.3 La tripulación, sin advertir dicha situación, continuó su rodaje de acuerdo a las instrucciones recibidas y efectuó el vuelo de manera normal, arribando a su destino sin inconvenientes.

1.1.4 El incidente se produjo de día y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Acompañante	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves	--	--	--
Ninguna	2	4	

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: Ningún daño.

1.3.2 Motor: Ningún daño.

1.4 Otros daños

Rotura y derribo del portón del hangar del TAR 1B-166, el cual generó daños a las aeronaves LV-WRD y LV-WJN, que se encontraban en su interior reparándose.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto, de 48 años, era titular de la licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Aviación [ATP(A) USA], con habilitaciones para A/B-737, A/CE-750, A/G-1159, de acuerdo a los registros consultados de la *Federal Aviation Administration*.

Sexo: Masculino
 Edad: 48
 Nacionalidad: Argentina
 Licencias: ATP USA
 Habilitaciones: A/B-737, A/CE-750, A/G-1159
 Psicofísico clase: I Válido hasta: 19/09/2013
 Experiencia en vuelo:

	GENERAL	EN EL TIPO
TOTAL GENERAL:	12500	500
EN LOS ULTIMOS 90 DIAS		80
EN LOS ULTIMOS 30 DIAS		30
EN LAS ULTIMAS 24 HORAS		0
EN EL DIA DEL INCIDENTE		0

1.5.2 El copiloto, de 37 años, era titular de la licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión [ATP(A) USA], con habilitaciones para A/CE-750, de acuerdo a los registros consultados de la *Federal Aviation Administration*.

Sexo: Masculino
 Edad: 37
 Nacionalidad: Argentina
 Licencias: ATP USA
 Habilitaciones: A/CE-750
 Psicofísico clase: I Válido hasta: 09/04/2014
 Experiencia en vuelo:

	GENERAL	EN EL TIPO
TOTAL GENERAL:	10000	300
EN LOS ULTIMOS 90 DIAS		90
EN LOS ULTIMOS 30 DIAS		30
EN LAS ULTIMAS 24 HORAS		0
EN EL DIA DEL INCIDENTE		0

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

Avión birreactor, marca Cessna, modelo Citation XC-750, número de serie 750-0278, con un peso vacío de 22200 lb, de construcción metálica, ala baja y en flecha, empenaje cola en "T", tren retráctil, con un empuje de 6442 lb por cada planta de poder.

1.6.2 Célula

Con certificado de matrícula y propiedad emitido por el Department of Transportation - Federal Aviation Administration (FAA) de USA a nombre de un banco

privado, cuya fecha de expedición 19 de julio de 2010 con vencimiento el 31 de enero de 2015.

Su certificado de aeronavegabilidad fue emitido por la FAA, categoría transporte, con vigencia desde el 15 de noviembre de 2007.

1.7 Información Meteorológica

De acuerdo con lo informado por el Servicio Meteorológico Nacional (SMN), según datos obtenidos de los registros horarios de la estación meteorológica de San Fernando, interpolados a la hora y lugar del accidente, las condiciones meteorológicas el día 28 de mayo de 2013 eran las siguientes:

Viento:	360/04 kt
Visibilidad:	10 km
Fenómenos significativos:	Ninguno
Nubosidad:	Ninguna
Temperatura:	19.5° C
Temperatura punto de rocío:	14.1° C
Presión a nivel medio del mar:	1022.4 hPa
Humedad relativa	71%

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

Las comunicaciones se realizaron de forma normal y sin inconvenientes en ambos sentidos.

1.10 Información sobre el lugar del incidente

El incidente tuvo lugar en la salida de la plataforma privada del TAR 1B-166, en el Aeropuerto Internacional San Fernando, público, controlado, el cual está ubicado a 2 km al SW de la ciudad homónima, en las coordenadas S 34° 27' 18" W 058° 35' 29". Le elevación es de 3 m / 10 ft sobre el nivel medio del mar (SNM). Tiene una pista con orientación 05 / 23 de asfalto de 1801 m de largo por 30 metros de ancho.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

No hubo impacto ni dispersión de restos.

1.13 Información Médica y Patológica

No se detectaron evidencias médico-patológicas de los tripulantes relacionados con la causa y efecto del incidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

No aplicable.

1.16 Ensayos e investigaciones

No aplicable.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era de propiedad privada.

1.18 Información adicional

No se formula.

1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces

Se analizaron las imágenes fílmicas del hangar correspondiente y de las cámaras de seguridad de la PSA.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 La tripulación poseía las habilitaciones requeridas para el vuelo que estaban desarrollando de acuerdo a la normativa vigente.

2.1.2 La aeronave fue posicionada con las toberas de los motores hacia los portones del hangar, no advirtiendo el responsable la posibilidad de que el flujo pudiese provocar algún tipo de daño a las instalaciones.

2.1.3 La tripulación efectuó el vuelo de forma normal, sin percatarse de los daños que produjo el flujo de aire de los motores a los portones, y sin que nadie advirtiera de dicha situación a la tripulación sino hasta su arribo al aeródromo de destino (SAME).

2.1.4 Del análisis fílmico se puede deducir que la potencia aplicada a los motores fue normal para la fase del vuelo que se estaba desarrollando.

2.2 Aspectos Técnicos

De lo investigado surge que si bien no se puede hacer una evaluación del portón, dado que no estamos en condiciones técnicas de hacerlo, se puede decir que el mismo se encontraba con un deterioro visible y con aparente falta de mantenimiento.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 La tripulación se encontraba con sus licencias y habilitaciones psicofísicas acordes a la normativa vigente.

3.1.2 La tripulación nunca advirtió los daños que se produjeron en oportunidad de comenzar el rodaje.

3.1.3 Del análisis in situ, se pudo apreciar el deterioro de los portones del hangar.

3.2 Conclusiones del análisis

Durante la fase inicial de rodaje, en un vuelo de aviación general, se produjo el desprendimiento de los portones de un hangar y posterior daño a otras dos aeronaves estacionadas en el mismo, atribuido a los siguientes factores:

- Toda aeronave durante la fase inicial de rodaje es sometida a esfuerzos que generan, como en este caso, el empuje necesario para sacarla de la condición estática en la que se encuentra; lo que, en este caso, generó que el flujo de aire de los motores impactara en los portones del TAR desprendiendo y dañándolos.
- Incorrecta ubicación de la aeronave con motivo de comenzar un vuelo.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al Taller Aeronáutico de Reparación:

Considerar la posibilidad de rever las posiciones de puesta en marcha asignadas dentro de las plataformas privadas, teniendo en cuenta el porte y potencia de las plantas de poder de cada aeronave, a fin de prevenir futuros sucesos.

4.2 A la Administración Nacional de Aviación Civil (DGISA):

Considerar la posibilidad de realizar medición, relevamiento y control de las plataformas privadas, a fin de determinar si cumplen con los requisitos a las que son sometidas, y de esta manera evitar futuros incidentes/accidentes, contribuyendo con la seguridad operacional.

4.3 Al concesionario del Aeropuerto:

Considerar la posibilidad de realizar una fiscalización exhaustiva de las plataformas privadas y la condición de las instalaciones, previniendo de esta manera hechos no deseados.

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 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,

Investigador operativo: Sr. Jorge BOSCH
Investigador técnico: Sr. Flavio LUCION