

Expte. N° 405/14

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 de índole administrativa o judicial que, en relación con el suceso pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

SUCESO OCURRIDO EN: Aeropuerto Público Controlado Internacional Ezeiza
"Ministro Pistarini"

FECHA: 31 de octubre de 2014

HORA: 06:58 UTC (aprox.)

AERONAVE: Avión

MARCA: Boeing

MATRICULA: LV-FUB

MODELO: 737-800

PILOTO: Licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea (TLA)

COPILOTO: Licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea (TLA)

PROPIETARIO: Empresa de Transporte Aerocomercial Nacional e Internacional

Nota: Las horas están expresadas en hora UTC, que para el lugar del accidente corresponde a la hora huso horario -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del suceso

1.1.1 El 31 de octubre de 2014, siendo las 06:58 h aproximadamente, el Comandante se encontraba próximo al aterrizaje final, con la aeronave matrícula LV-FUB, en el Aeropuerto (AP) Internacional de Ezeiza/Ministro Pistarini (SAEZ) en la provincia de Buenos Aires, proveniente del AP Internacional Jorge Chávez (SPIM) de la ciudad de Lima, República de Perú.

1.1.2 Al momento del aterrizaje se produjo el impacto con al menos un ave de tamaño considerable, dañando el flap izquierdo. La aeronave aterrizó sin inconvenientes y se dirigió a la plataforma de estacionamiento comercial.

1.1.3 El suceso se produjo de noche y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	7	138	

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: daños en el flap externo izquierdo sin presentar algún otro daño.

1.3.2 Motores: sin daños.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre las personas

1.5.1 La tripulación poseía su documentación personal y las habilitaciones necesarias para la actividad que estaban desarrollando.

1.5.2 Piloto

1.5.2.1 El piloto, era titular de la licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión (TLA).

1.5.2.2 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológico clase I se encontraba vigente hasta el 28 de febrero de 2014.

1.5.2.3 Su experiencia de vuelo según lo remitido por la compañía aérea vía email, expresada en horas, era la siguiente:

Total: 9806.5
Últimos 90 días: 93.0

Últimos 30 días:	28.0
El día del suceso:	9.1
En el tipo de aeronave:	605.9

1.5.3 Copiloto

1.5.3.1 El copiloto, era titular de la licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (TLA).

1.5.3.2 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica clase I se encontraba vigente hasta el 30 de abril de 2015.

1.5.4 Su experiencia de vuelo según lo remitido por la compañía aérea vía email, expresada en horas, era la siguiente:

Total:	4326.2
Últimos 90 días:	104.5
Últimos 30 días:	27.9
El día del suceso:	9.1
En el tipo de aeronave:	2068.2

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

Aeronave marca Boeing, modelo 737-800, con número de serie 39893; es un monoplano de ala baja, semimonocasco, de fuselaje ancho, y de construcción mixta (materiales compuestos y metálicos), con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Equipado con dos motores Turbo fan.

1.6.2 Célula

1.6.2.1 La aeronave tenía en su último vuelo LIM-EZE un total general (TG) de 550 h y total de ciclos (TC) 299 (datos obtenidos del sistema electrónico de la empresa).

1.6.2.2 Certificado de matrícula: Registrado a nombre de una compañía aérea comercial, con fecha de inscripción el 23 de septiembre de 2014; con fecha de vencimiento el 28 de octubre de 2026, inscripto por Art. 42 del Código Aeronáutico.

1.6.2.3 Certificado de aeronavegabilidad: Emitido por la Dirección de Aeronavegabilidad (DA) de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), el 28 de agosto de 2014. Clasificación Estándar, categoría Transporte. Sin fecha de vencimiento.

1.6.3 Motores

Marca CFMI, modelo CFM56-7B26E, con número de serie 660232 el motor izquierdo y 660268 el motor derecho. Ambos motores tenían en su último

vuelo LIM-EZE un TG de 550 h y 299 c (datos obtenidos del sistema electrónico de la empresa).

1.6.4 Peso y balanceo de la aeronave

1.6.4.1 El peso máximo de despegue era de 79.015 kg y de aterrizaje de 66.360 kg, y el peso de vacío de 43.235 kg.

1.6.4.2 De la investigación realizada se desprende que la aeronave se encontraba con su peso y centro de gravedad dentro de los límites establecidos en el "load sheet" remitido por la compañía aérea.

1.6.5 Componente o sistema de la aeronave que influyera en el accidente: No se encontraron componentes que puedan haber influido en el accidente.

1.7 Información Meteorológica

No aplicable

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable

1.10 Información sobre el lugar del suceso

1.10.1 El suceso tuvo lugar en el Aeropuerto Público Controlado Internacional, Ezeiza, el cual está ubicado a 22 km al SSW de la provincia de Buenos Aires. Tiene dos pistas con orientación 11 / 29 de asfalto de 3300 m de largo por 60 m de ancho y 17/35 de asfalto de 3105 m de largo por 45 m de ancho respectivamente.

1.10.2 Las coordenadas geográficas del lugar son: S 34° 49' 20'' y W 058° 32' 09'', con una elevación de 20.5 m sobre el nivel medio del mar (SNM).

1.11 Registadores de vuelo

La aeronave estaba equipada con un registrador de datos de vuelo y un registrador de voces de cabina. No se tomó intervención sobre los mismos, por el tipo de suceso acaecido.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave aterrizó en el AP SAEZ, con daños en el flap externo izquierdo producto del impacto con aves. No hubo dispersión de restos.

1.13 Información médica y patológica

De lo investigado surge que no hubo antecedentes médico patológicos de la tripulación que hubiera tenido relación con el suceso.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

De acuerdo a la información obtenida, no hubo lesionados en la aeronave. Tanto los pasajeros como la tripulación descendieron por sus propios medios por los accesos normales.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Se verificaron en la aeronave los daños sufridos en el incidente documentándose los mismos mediante tomas fotográficas, las que mostraron los daños en el flaps producto del impacto con el ave.

1.16.2 Producto del suceso acontecido, se solicitó al AP SAEZ documentación relacionada al "*Control de peligro aviario y fauna.*"

1.16.3 Dicho organismo remitió vía email el Anexo "I" con fecha 1 de mayo de 2007, el cual fue redactado por la Fuerza Aérea Argentina.

1.16.4 Se pudo observar que de acuerdo con la documentación remitida oportunamente por la Jefatura de Aeropuerto Ezeiza, la misma no se encuentra actualizada acorde a las normas y reglamentaciones vigentes.

1.16.5 Por resolución 923/2012 de la Administración Nacional de Aviación Civil se efectuó la reglamentación de *control de peligro aviario y fauna* la que dejó sin efecto la proveniente de la Fuerza Aérea Argentina.

1.16.6 Dicha directiva (923/2012) no elimina la figura del "*Informe de Avistaje y/o el Formulario de Notificación de los Choques con Aves.*"

1.16.7 De acuerdo al Suplemento a la AIP ENR 08/13 de fecha 26 de abril, la resolución 528/2012 deroga los siguientes formularios: NITA, INPA, *Informe de Avistaje y/o choques con aves y/o fauna*, FONOS, etc.

1.16.8 Se detectó una contradicción entre las normas realizadas por la autoridad aeronáutica referente a la notificación de sucesos que comprometan la seguridad operacional. Siendo el PNSO el único formulario reconocido por la ANAC desestimándose cualquier otro de similares o diferentes características.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave pertenece a una Empresa de Transporte Aéreo Regular Nacional e Internacional.

1.18 Información adicional

No se formulan.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

Se aplicaron las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Técnicos

De la investigación realizada, se puede deducir que no hubo fallas de origen técnico que influyeran en dicho suceso.

2.2 Aspectos operativos

2.2.1 La tripulación del LV-FUB se encontraba realizando un vuelo regular internacional de transporte aéreo de pasajeros, programado por la Empresa (AR 1365), desde el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (SPIM) hacia el Aeropuerto Internacional de Ezeiza (SAEZ).

2.2.2 Las Licencias y los Certificados de Aptitud psicofisiológica correspondientes estaban vigentes.

2.2.3 El Aeropuerto Internacional de Ezeiza remitió vía email la Directiva de Control Aviario y Fauna, la cual se encuentra desactualizada.

2.2.4 Existe una clara contradicción en lo establecido en la directiva 923/2012 y la resolución 528/2012 de la Autoridad Aeronáutica referente a los formularios de notificación de sucesos que comprometan la seguridad operacional.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos Definidos

3.1.1 Ambos pilotos se encontraban realizando un vuelo programado de Transporte Aéreo Regular Internacional de Pasajeros.

3.1.2 La tripulación contaba con sus respectivas Licencias y los Certificados de Aptitud psicofisiológica vigentes.

3.1.3 La directiva de Control Aviario y Fauna se encuentra desactualizada.

3.1.4 Existe una contradicción en lo establecido en la directiva 923/2012 y la resolución 528/2012 de la Autoridad Aeronáutica referente a los formularios de notificación de sucesos que comprometan la seguridad operacional.

3.2 Causa

En un vuelo comercial internacional regular, durante la fase de aterrizaje, se produjo el impacto con al menos un ave de tamaño considerable en la zona del

flap externo izquierdo de la aeronave, debido a la presencia de aves en las inmediaciones de la final de aterrizaje.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.2 A la Administración Nacional de Aviación Civil

4.2.1 Considerar la posibilidad de instruir al área competente (DGISA), respecto a la adecuación y/o actualización de los antiguos planes de control aviario y fauna, especialmente a aquellos Aeropuertos Internacionales de gran magnitud.

4.2.2 Considerar la posibilidad de revisar el marco normativo para que no existan contradicciones respecto a la notificación de *avistaje y/o choques con aves*. (Resolución ANAC N° 528/12 y Resolución ANAC N° 923/2012).

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 de Aviación Civil en un plazo no 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:

Área de Prevención de Accidentes de Aviación Civil de la ANAC
Departamento Administración de Aeródromos
Azopardo 1405 Esquina Av. Juan de Garay – 5º Piso
(C 1107 ADY) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

ó a la dirección Email: "info@anac.gov.ar"

BUENOS AIRES,

Investigador Operativo: Sr. Emiliano FIALLEGAS
Investigador Técnico: Sr. Maximiliano MASSACCESI