

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 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.

INFORME DE INCIDENTE

INCIDENTE OCURRIDO EN: Aproximadamente vertical Aeródromo Rosario, provincia de Santa Fe, República Argentina

FECHA: 23 de febrero de 2011

HORA: 02:10 UTC aproximadamente

AERONAVE: Avión

MARCA: Boeing

MODELO: 737-300

MATRÍCULA: CP-2550

COMANDANTE: Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión (Bolivia)

PROPIETARIO: Privado

Nota: Las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC) que para el lugar del accidente corresponde al huso horario -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 Durante un vuelo comercial regular internacional entre el Aeródromo (AD) Viru Viru de Santa Cruz de la Sierra (SLVR) del Estado Plurinacional de Bolivia y el Aeropuerto Internacional (AP) Ezeiza / Ministro Pistarini (SAEZ) de la República Argentina,

aproximadamente en la vertical del AD Rosario (SAAR), la aeronave sufrió el resquebrajamiento del parabrisas del primer oficial.

1.1.2 Una vez que se informó la emergencia al Centro de Control de Área Córdoba (SACO), se procedió al descenso y se aplicaron los procedimientos correspondientes de acuerdo a los manuales.

1.1.3 Cuando se encontró controlada la situación, se continuó el vuelo hacia el AD de destino (SAEZ) donde la aeronave aterrizó sin novedad.

1.1.4 El incidente ocurrió de noche y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

| Lesiones | Tripulación | Pasajeros | Otros |
|----------|-------------|-----------|-------|
| Mortales | -- | -- | -- |
| Graves | -- | -- | -- |
| Leves | -- | -- | -- |
| Ninguna | 7 | 142 | |

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: resquebrajamiento del parabrisas derecho (R1), correspondiente a la posición del Primer Oficial.

1.3.2 Daños en general: leves.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto al mando de 46 años de edad, era titular de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión con habilitaciones para: vuelo nocturno, vuelo por instrumento, aeronaves monotores terrestre hasta 5700 kg, multimotores terrestre hasta 5700 kg (habilitado para B733, B722, BE99, JS32, SW4). Competencia lingüística OACI: Nivel 5 válido hasta el 9 de septiembre de 2015.

1.5.2 Todos los tripulantes tenían las habilitaciones y certificaciones correspondientes emitidas por la autoridad competente del país de matrícula y explotación de la aeronave.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Es del tipo avión, marca Boeing, modelo 737-33A, número de serie MSN 25118, de construcción metálica, ala baja, empenaje tipo convencional, tren triciclo retráctil con ruedas, equipada con dos motores turbofán.

1.6.2 El Certificado de matrícula estaba registrado a nombre de una empresa privada.

1.6.3 El Certificado de aeronavegabilidad fue emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil de la República de Bolivia el 28 de enero de 2009 sin fecha de vencimiento, clasificación estándar, categoría transporte.

1.6.4 Los registros de mantenimiento indicaban que la aeronave estaba equipada y mantenida de conformidad con la reglamentación y procedimientos vigentes aprobados del país de matrícula.

1.6.5 El combustible utilizado era Combustible Jet A 1.

1.6.6 De los componentes o sistemas de la aeronave que influyeron en el incidente fueron, el parabrisas derecho P/N 5-89354-3130 y control de temperatura del mismo P/N 83000-05602.

1.6.7 Peso y balanceo al momento del accidente.

La aeronave se encontraba con el peso y centro de gravedad dentro de los límites establecidos en el Despacho de la aeronave.

1.7 Información meteorológica

No aplicable.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

Las comunicaciones se realizaron con los centros de control de SACO y SAEZ sin inconvenientes.

1.10 Información sobre el lugar del incidente

El incidente ocurrió en vuelo con FL 330 próximo a la vertical del AD SAAR.

1.11 Registadores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

No aplicable.

1.13 Información médica y patológica

No aplicable.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

1.15.1 Tanto el descenso como el aterrizaje se realizaron sin inconvenientes y los pasajeros descendieron por los accesos normales del avión.

1.15.2 Se activaron los servicios de emergencia de SAEZ, sin novedad.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Cuando fue detectada la novedad, la tripulación procedió a informar la novedad al operador de Tránsito Aéreo del ACC Córdoba e iniciar el descenso a FL 130 para disminuir la presión diferencial. Una vez nivelada la aeronave y controlada la situación, decidieron continuar el vuelo hasta el AP SAEZ, el destino previsto, considerando la cantidad de combustible remanente en ese momento

1.16.2 Luego del aterrizaje, se inspeccionó la aeronave observándose que el parabrisas frontal derecho estaba resquebrajado, siendo su causa probable una falla en la unidad de control de temperatura del mismo, la que provocó una sobre temperatura en el parabrisas, evidenciándose por la decoloración y resquebrajamiento sufrido.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es propiedad de una empresa privada.

1.18 Información adicional

No se formula.

1.19 Técnicas útiles y eficaces

Se emplearon las técnicas de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos operativos

Producido el resquebrajamiento, la tripulación procedió de acuerdo con lo establecido en el Manual de Vuelo de la aeronave.

2.2 Aspectos técnicos

De lo investigado surgió que los factores que dieron origen a este incidente fueron de carácter técnico, debido al mal funcionamiento de la unidad de control de temperatura del parabrisas derecho, ocasionando que el mismo se resquebrajara.

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 La aeronave y su tripulación contaba con las habilitaciones y certificaciones correspondientes para la actividad que estaban realizando.

3.1.2 El parabrisas se resquebrajó por deficiencias en el funcionamiento del sistema de calefacción.

3.1.3 La tripulación procedió de conformidad lo previsto en los manuales del avión

3.1.4 La meteorología no influyó en el incidente.

3.2 Causa

En un vuelo regular de aviación comercial internacional, durante la fase de crucero, se produjo el resquebrajamiento del parabrisas derecho (R1), debido al funcionamiento deficiente de su sistema de calefacción.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

La falla analizada y los hallazgos de la presente investigación no ameritan la emisión de recomendaciones sobre seguridad, debido a que la novedad está contemplada como un desperfecto aleatorio incluido en todos los procedimientos operativos y acciones de mantenimiento.

BUENOS AIRES, de de 2013.

Sr Bertacco Pedro
Investigador Técnico

Sr Carlos Morales
Investigador Operativo

Director de Investigaciones