

Expte. N° 051 / 11

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: Aeródromo Presidencia Roque Sáenz Peña, provincia de Chaco.

FECHA: 15 de febrero de 2011

HORA: 01:50 UTC aprox.

AERONAVE: Avión

MARCA: Cessna

MODELO: 501

MATRÍCULA: LV-BXH

PILOTO: Licencia de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión

PROPIETARIO: Empresa Privada

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

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 15 de febrero de 2011, el piloto inició el rodaje al umbral de la pista

21 del Aeródromo (AD) Roque Sáenz Peña (SARS) con la aeronave matrícula LV-BXH, para realizar un vuelo de Aviación General con destino al AD San Fernando (SADF).

1.1.2 Durante la carrera de despegue, la aeronave colisionó con aves y se produjo la ingestión de aquellas en el motor izquierdo. Inmediatamente, el piloto procedió a realizar el aborto de despegue, detuvo la aeronave y se dirigió a la plataforma de estacionamiento del AD.

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

1.2 Lesiones a personas

No aplicable.

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: sin daños.

1.3.2 Motores: daños y deformaciones en varios álabes de la primera etapa del compresor del motor izquierdo.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

El tripulante poseía su Licencia y Habilitaciones en vigencia a la fecha del incidente.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información General

Aeronave birreactor, fabricada por Cessna Aircraft, modelo 501 denominado Citation, número de serie 501-0109.

1.6.2 Célula

1.6.2.1 El Certificado de Aeronavegabilidad fue emitido por la exDNA el 25 de febrero de 2009, sin fecha de vencimiento, de clasificación estándar y categoría normal.

1.6.2.2 El Certificado de Matrícula estaba registrado a nombre de una sociedad anónima, con fecha de expedición el 24 de febrero de 2009.

1.6.2.3 El último Formulario DA 337 fue emitido por el TAR 1B-166 el 17 de enero de 2011.

1.6.3 Motores

La aeronave se encontraba equipada con dos motores marca: Pratt & Whitney, modelo JT15D-1B, con números de serie: el izquierdo PC-E77237 y el derecho PC-E77229.

1.6.4 Peso y centrado de la aeronave

El peso y centrado de la aeronave se encontraba dentro de los límites especificados y autorizados en el Manual de Vuelo del avión.

1.7 Información meteorológica

No aplicable.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

El piloto realizó las comunicaciones con el Operador de Tránsito Aéreo del AD SASR, sin inconvenientes y en ambos sentidos.

1.10 Información sobre el aeródromo

1.10.1 El suceso ocurrió en la pista 21 del AD Presidencia Roque Sáenz Peña /Termal, (SARS), Público, Aeradio; ubicado a 6 km al NNW de la localidad del mismo nombre. El mismo posee una pista de hormigón con orientación 03/21, de 1800 x 33 m de largo y ancho respectivamente.

1.10.2 Las coordenadas del lugar son: 26° 44' 50" S y 060° 29' 10" W, con una elevación de 94 m sobre el nivel medio del mar.

1.11 Registadores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

Debido al impacto de las aves en el motor izquierdo de la aeronave, se observaron daños leves y deformaciones menores en los álabes de la primera etapa del compresor. Los otros impactos sufridos en el borde de ataque del ala derecha y en borde de ataque sobre la raíz de la deriva no ocasionaron daños.

1.13 Información médica y patológica

No aplicable.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

No aplicable.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Se realizó una inspección visual de la aeronave, de lo que se pudo observar que el motor izquierdo tenía entre 10 y 14 álabes de la primera etapa del compresor con daños y deformaciones leves.

1.16.2 El sensor de temperatura inter etapas de turbina (ITT) del motor izquierdo no se encontraba en su alojamiento; se detectó que ese dispositivo estaba seccionado a la altura de su base.

1.16.3 Las aves que se encontraron muertas en la pista eran de la especie vulgarmente llamadas "Ataja Caminos", nombre científico Ataja caminos Tijera, Bacura-tesoura / Scissor-tailed Nightjar.

1.16.4 Se observaron rastros de impactos en la deriva vertical y en el borde de ataque del plano derecho (restos de plumas), sin que ellos ocasionaran daños en la estructura.

1.16.5 Se revisó la tobera de escape de motor, no se encontraron restos ni rastros de material ni de elementos extraños.

1.16.6 El TAR 1B-203 le efectuó una inspección al motor izquierdo, cuyo informe expresó: "Se efectuó verificación mediante el uso de boroscopio de la zona de entrada de aire al compresor debido a daños existentes en el fan de motor, no se observaron daños en el área".

1.16.7 El piloto confeccionó un Informe de avistaje de aves y un informe propio.

1.16.8 Asimismo, el piloto comentó durante la entrevista que previo a poner en marcha los motores solicitó los servicios de uso de pirotecnia y recorrido vehicular sobre calles de rodaje y pista, lo cual fue satisfecho por las autoridades del aeropuerto, tanto del modo previo como así también durante la última media hora antes del despegue.

1.17 Información adicional

1.17.1 La Directiva N° 01/07 de la ANAC, de fecha 1° de mayo de 2007, Control del Peligro Aviario y Fauna, en el Subtítulo IV – CRITERIOS, Párrafo 13, establece:

"La Autoridad Aeronáutica

- 3º) Verificar la ejecución de las tareas de control del peligro aviario y fauna por parte de los Jefes y Administradores de Aeródromo, a través del formulario de inspección que se estime idóneo (Apéndice “A” – Evaluación de Programa).

Jefe de Aeropuerto

- 3º) En el caso que corresponda, el programa de prevención de peligro aviario y fauna con las medidas pasivas y activas, sobre la base del estudio aeronáutico y de la evaluación biológica de la población aviaria y fauna, realizada bajo su responsabilidad, el asesoramiento del Comité Aeroportuario y de los especialistas, que presentará para su aprobación a las autoridades competentes. A los fines de la aplicación de la metodología de control de fauna, las mismas deberán estar sujetas a lo establecido en la Resolución Nº 108/06 Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable y de aquellas que la modifiquen.

Los Jefes de Regionales Aéreas

- 1º) Fiscalizar a los responsables de la ejecución de las tareas de Control del Peligro Aviario y Fauna, y mantener informado al Administrador Nacional de Aviación Civil, de las actividades realizadas en el ámbito y sus resultados”.

1.17.2 El informe producido por el Jefe de Aeródromo Presidencia Roque Sáenz Peña, de fecha 18 de marzo de 2009, expresó:

- 1) “El Aeródromo de Presidencia Roque Sáenz Peña, no cuenta con un plan de control de Peligro Aviario normalizado”.

1.17.3 Consultado telefónicamente al Jefe de AD SARS sobre el cumplimiento de la normalización del Plan de Control de Peligro Aviario y Fauna, éste comentó que no se había concretado.

1.18 Técnicas de investigación útiles y eficaces

Se emplearon las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 De lo investigado se desprende que el piloto procedió antes, durante y después del despegue de acuerdo con lo especificado en las normas aeronáuticas vigentes.

2.1.2 Relacionado con el control de Peligro Aviario y Fauna, el AD SARS no contaba con un Plan de Control normalizado, por ello de acuerdo con el pedido

realizado por el piloto que solicitó los servicios de uso de pirotecnia y recorrido vehicular sobre calles de rodaje y pista, los cuales fueron satisfechos por las autoridades del aeropuerto, tanto del modo previo como así también durante la última media hora antes del despegue.

2.1.3 A pesar de ello el procedimiento aplicado no habría sido suficiente y normalizado para evitar el despeje de las aves en el área de pista.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 De las investigaciones realizadas no se desprende ningún factor técnico que haya influido en el presente suceso.

2.2.2 Los daños observados correspondieron a las consecuencias de la ingestión de ave, de acuerdo con lo observado en el lugar del incidente y con lo expresado en el informe producido por el TAR habilitado.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 La tripulación estaba habilitada para realizar el vuelo.

3.1.2 La aeronave se encontraba en condiciones de aeronavegabilidad, al momento del suceso.

3.1.3 El piloto procedió de acuerdo con lo especificado en las normas aeronáuticas vigentes.

3.1.4 El AD SARS no contaba, a la fecha del suceso, con un programa de prevención del peligro aviario y fauna, de acuerdo con lo establecido en la Directiva 01/07 de la ANAC.

3.1.5 La meteorología no influyó en el incidente.

3.2 Causa

En un vuelo de aviación general, en la fase de la carrera de despegue se produjo el impacto con aves e ingestión en el motor izquierdo, con posterior interrupción del mismo y rodaje a plataforma, debido a que el AD donde se produjo el despegue no contaba con un Plan de Control de Peligro Aviario normalizado.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la Dirección Regional Aérea Noreste de la ANAC

Con el objetivo de minimizar los riesgos por impacto e ingestión de

aves, se recomienda instruir adecuadamente a los Jefes de Aeródromos, en los casos que corresponda, sobre el cumplimiento de lo establecido en la Directiva 01/07 de la ANAC.

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 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 a Operativo: SUP II Gerardo BROGLIO
Investigador Técnico: SM Carlos AGUIRRE

Director de Investigaciones