

C.E. 5.449.903 (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 (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 concurrir necesariamente a procedimientos de prueba de tipo judicial, sino con el objetivo fundamental de prevenir futuros accidentes.

Los resultados de la 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 leyes vigentes.

INFORME FINAL

ACCIDENTE OCURRIDO EN:

LUGAR: 24° 54' 46" S / 65° 29' 02" W - Pista 01 /19 - Aeropuerto Internacional Salta

FECHA: 29 de Diciembre de 2000

HORA: 15:40 HOA.

AERONAVE: Boeing B-737-212

Matricula: LV-WRO

PILOTO: Licencia TLA N° 1802 Miguel Angel Alzarría

COPILOTO: Licencia Pil. Com. de 1ª C. de Avión N° 51708 Diego Ytsma

PROPIETARIO: Aerolíneas Argentinas.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS:

1.1 Reseña de vuelo:

El día 29 de Diciembre de 2000 a las 15:40 HOA, el Piloto al mando del avión LV-WRO, para cumplir el vuelo regular AR 1855, SALTA / AEROPARQUE

JORGE NEWBERY, inicio la carrera de despegue por pista 19, luego de permanecer con motores en marcha en cabecera por espacio de 01:15 hs. en espera de un mejoramiento de las condiciones meteorológicas (lluvia fuerte y granizo).

Después de cruzar la intersección de la pista 06/24 a 1700 m de la cabecera, con 115 Kts. de velocidad indicada, la tripulación procede a abortar el despegue, ante el ingreso en forma transversal de un torrente agua de gran magnitud por el costado derecho de la pista.

El avión ingresó con velocidad a dicho torrente, no obstante lo cual la tripulación logro dominarlo con seguridad, procediendo luego a retornar a plataforma sin inconvenientes. El avión sufrió daños Leves y la tripulación y los pasajeros resultaron ilesos.

El accidente ocurrió de día por la tarde en condiciones VMC.

1.2 Lesiones a personas:

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ilesos	6	47	-

1.3 Daños sufridos por la aeronave:

La aeronave recibió daños clasificados como Leves.

1.4 Otros daños:

No hubo.

1.5 Información sobre las personas:

1.5.1 Designación: Piloto al mando Edad: 48 años.

Licencia: T.L.A. Avión N° 1802

Aptitud Psicofisiológica: Vigente hasta el: 15 – 06 - 2001

Experiencia de vuelo: Total: 14370 horas.

Últimos 90 días: 140 horas.

Últimos 30 días: 72 horas.

Últimas 24 hs.: 03:30 horas.

En el tipo de aeronave: 2750 horas.

1.5.2 Designación: Copiloto Edad: 27 años.

Licencia: Piloto Comercial de 1ª N° 51708.

Aptitud Psicofisiológica: Vigente hasta el 16 – 08 - 2001

Experiencia de vuelo: Total:

Últimos 90 días:

Últimos 30 días:

Últimas 24 hs: 03:30 hs.

En el tipo de aeronave: 1250 hs

1.6 Aeronave:

Marca BOEING, modelo B-737-212, matrícula LV-WRO, N° de serie 20521, de propiedad de Aerolíneas Argentinas.

1.6.1 Motores:

N° 1: Marca P.W.A. Modelo JT8D-9 A, N° 687700, de 14500 SHP.

N°2: Marca P.W.A. Modelo JT8D-9 A, N° 674271, de 14500 SHP.

1.7 Información Meteorológica

Según los datos registrados por la estación meteorológica Salta al momento de ocurrir el accidente, las condiciones meteorológicas eran:

VIENTO: 090/05 kts

VISIBILIDAD: 10 km

FENOMENOS SIGNIFICATIVOS: Tormenta en el curso de la hora precedente.

NUBOSIDAD: 3/8 CU 1000 Ft – 3/8 CB 3000 Ft – 5/8 NS 4000 Ft.

TEMPERATURA: 18 °C

TEMPERATURA PUNTO DE ROCIO: 18 °C

PRESION: 1012.9 hPA

HUMEDAD RELATIVA: 100 %

PRONAREA FIR CORDOBA VALIDEZ 1600/0200 SOBRE MAPA 1200 UTC SIGFENOM FRENTE FRIO LINEA LAR LDR MJZ PRODUCE ACTIVIDAD CONVECTIVA PREFONTRAL DISPERSA EN EL ESTE DE LA FIR. ISOTERMA DE CERO GRADOS VER/SAL 16500FT VER/CBA 10900FT. TROPOPAUSA VER/SAL NIL VER/CBA FL 452 MS66. VIENTO MAXIMO VER/SAL FL413295/65 KTS VER/CBA FL376305/117KTS. WIND/T SAL SDE FL030/261525 FL065/251518 FL100/306093 LAR CBA ERE MJZ FL030/231015 FL065/193010 FL100/273006 FL 165/272500 FL 230/295068 FL 300/315083 FL 360 309597. FCST TAR SAL JUJ TAR TUC SDE 1602 090/05KTS VIS10KM 6CUSC2500FT 2AC1000FT TEMPO 1922 8000 RASH 2CB5000FT CAT LAR CHE LDR 1602230/10KT VIS10KM 3CU4000FT MRS ERE FRA MJZ 1602180/05KT VIS10 KM 4CUSC2000FT 3AS1000FT MRS ERE FRA MJZ 1602180/05KT VIS10KM 4CUSC2000FT 3AS10000FT CBA TRC 1602 180/15KT VIS10KM 3SC3000FT 4AS10000FT

METAR Copiar

1.8 Ayudas a la navegación:

Funcionando con equipo electrógeno de emergencia por corte general de energía en el Aeropuerto .

1.9 Comunicaciones:

Las comunicaciones mantenidas por la aeronave con la torre de control del Aeropuerto Salta desde la puesta en marcha hasta el arribo a 90° de cabecera 19, fueron normales. A partir de ese momento debido al corte general de energía, el enlace se efectuó con un Handie de la TWR y por momentos a través del despachante de la empresa.

1.10 Información sobre el lugar del accidente:

1.11 Información sobre la aeronave: La aeronave posee certificado de aeronavegabilidad continuada, categoría de transporte con fecha de emisión 28/09/99.

1.12 Registradores de vuelo:

La aeronave está equipada con registrador de voces marca FAIRCHILD modelo 93A100-30, S/N 25572

1.13 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto: La aeronave se encontraba en el aeropuerto internacional Salta en la carrera de despegue. Al proceder a abortar el despegue por inundación de la pista, el frenado del avión produce daños en el mismo de carácter "Leves". Los estabilizadores horizontales abollados en el borde de ataque, puerta del A.P.U. abollada, antena inferior del VHF 2 quebrada, desprendimiento del recubrimiento de chapa del marco posterior de la puerta de la bodega trasera y la tapa de inspección de la puerta de abajo con abolladuras. La cubierta principal interna

derecha gastada por el frenado sin pérdida de presión, en tanto que la cubierta principal interna izquierda reventó por el frenado y se destalonó.

1.14 Incendio:

No hubo.

1.15 Supervivencia:

No aplicable.

1.16 Ensayos e investigaciones:

Se realizó una revisión ocular a la aeronave accidentada en el aeropuerto Salta encontrándose: el estabilizador horizontal derecho e izquierdo con abolladuras producidas por el fuerte impacto del agua desplazada por el avión al deslizarse sobre la pista inundada, la cubierta principal externa del tren derecho se encontraba gastada sin haberse destalonado ni perdido la presión, en tanto que la cubierta principal interna del tren izquierdo se encontraba reventada y destalonada.

La puerta de la bodega trasera tenía desprendimiento de la chapa del marco posterior y había abolladuras en la tapa de inspección de la puerta de abajo.

La antena inferior del VHF 2 se encontraba quebrada y los aros metálicos de ambos compartimientos del tren de aterrizaje principal estaban abollados.

No se encontraron fallas de mantenimiento ni de material. Se liberó la aeronave y se retiraron de la misma los equipos CVR- sn: 15572 y FDR-sn: 6484 y se precintaron.

1.17 Información orgánica y de dirección:

1.18 Información adicional:

La aeronave estaba asegurada en la compañía “Buenos Aires Compañía de Seguros S.A.” según póliza N°.

1.18 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces utilizadas:

2 ANÁLISIS:

3 Secuencia de eventos desencadenantes del accidente:

2.2.3 Comprobación de la declaración del testigo.

- 2 CONCLUSIONES:
- 3 Hechos definidos:
- 3.1 La aeronave estaba debidamente certificada y habilitada según las normas del fabricante y de acuerdo a la reglamentación nacional.
- 3.2 Causa probable:
- 3.3 Factores Contribuyentes:
4. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD:
- 4.1 Comentario previo al enunciado de las recomendaciones:
- 4.2 A la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (Departamento Inspectores):
- 4.3 A la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad:
5. Recomendaciones especiales:
- A la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad
- Remitir copia de la presente disposición a la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, a efectos tome conocimiento de lo expuesto en el

CÓRDOBA, de marzo de 2001.

Investigador a cargo y redacción básica informe final: Univ. Carlos Sorini
Revisión y modificaciones finales Deleg. Cba. JIAAC: Com. D. Guillermo Nelson Cardetti.