

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: Aeropuerto Internacional Ezeiza / Ministro Pistarini, provincia de Buenos Aires

FECHA: 12 de marzo de 2011

HORA: 21:40 UTC Aprox.

AERONAVE: Avión

MARCA: Boeing

MODELO: 727-200

MATRÍCULA: N494FE

PILOTO: Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (ATP USA)

COPILOTO: Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (ATP USA)

PROPIETARIO: Empresa Internacional de Transporte de Cargas

Nota: Las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que para el lugar del accidente corresponde a la hora uso horario – 3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El piloto y su tripulación despegaron con la aeronave matrícula N494FE, el 12 de marzo de 2011 desde el Aeropuerto (AP) Internacional Ezeiza / Ministro Pistarini (SAEZ), ubicado en la provincia de Buenos Aires, Argentina, con destino al AP Internacional Arturo Merino Benítez (SCEL), de la ciudad de Santiago de Chile.

1.1.2 Al efectuar el control de comandos de vuelo, durante el rodaje previo al despegue, la tripulación confirmó que se encontraban normales.

1.1.3 Durante la carrera de despegue, al rotar la aeronave, el piloto al mando advirtió que el comando de profundidad se sentía duro y con dificultad para efectuar movimientos.

1.1.4 Éste continuó con el ascenso hasta al alcanzar 11.000 ft, donde conectó el piloto automático (A/P) y aumentó la velocidad a 310 kt. Como continuaba con las dificultades detectadas durante el despegue, decidió retornar al AP SAEZ.

1.1.5 La aeronave realizó el aterrizaje en el AP de partida sin inconvenientes.

1.1.6 El incidente ocurrió de día y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves	--	--	--
Ninguna	3	--	

1.3 Daños en la aeronave

La aeronave, tuvo fallas del sistema de comandos (no crítica) de profundidad que fueron reparadas en tierra, de acuerdo al manual de mantenimiento.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 Los investigadores no pudieron tener entrevistas con la tripulación de la aeronave, dado que la misma había regresado a su país de origen en otro vuelo de la empresa; pero a través de ésta se solicitó la documentación que acreditaba y autorizaba a la tripulación a realizar el vuelo.

1.5.2 La tripulación tenía las licencias y certificados de Aptitud Psicofisiológicas en vigencia.

1.6 Información sobre la aeronave

La aeronave cumplía con los requisitos del estado de matrícula en cuanto a las habilitaciones de aeronavegabilidad.

1.7 Información meteorológica

Las condiciones meteorológicas no influyeron.

1.8 Ayudas a la navegación

La tripulación durante el despegue y el regreso al AP de partida utilizó las radioayudas sin inconvenientes.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información sobre el aeródromo

1.10.1 El incidente ocurrió en el Aeropuerto Internacional Ezeiza / Ministro Pistarini (SAEZ), Público, Controlado Internacional, ubicado a 22 km al SO de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; tiene 2 pistas, una con orientación 11/29 de 3300 m X 60 m y la otra 17/35 de 3105 m X 45 m, ambas de asfalto.

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

1.11 Registradores 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

No aplicable.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 De acuerdo con lo manifestado por personal de la organización de mantenimiento del operador de la aeronave, en el Aircraft Maintenance Log (Registro de Mantenimiento de Vuelo - RTV), reflejó los siguientes detalles del vuelo y la falla. En el despegue el piloto advirtió que tenía rigidez y lentitud en la reacción del comando de profundidad, al efectuar la rotación. El ascenso continuó hasta FL 110, cuando conectaron el A/P y aceleraron hasta 310 kt. La tripulación comprobó que la aeronave descendía, encendiéndose la luz del estabilizador del Trim (compensador), indicación de estar fuera de los límites normales.

1.16.2 Por ello el piloto desconectó el Piloto Automático y en forma manual efectuó el procedimiento de descenso, aproximación y aterrizaje por precaución en AP SAEZ sin inconvenientes.

1.16.3 La tripulación identificó la falla y actuó de acuerdo con el procedimiento para la falla establecido en el Manual de Vuelo.

1.16.4 Después del aterrizaje el personal de mantenimiento efectuó la reparación de acuerdo con lo especificado en el Manual de Mantenimiento. La aeronave fue retornada al servicio, por parte de personal de mantenimiento habilitado para la tarea.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave pertenecía a una Empresa Internacional de Transporte de Carga. El personal de esa organización actuó de acuerdo a las normas y procedimientos homologados establecidos para la escala.

1.18 Información adicional

No se formulan.

1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces

Se emplearon las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 La tripulación mantuvo el control de la aeronave y reconoció la falla aplicando, adecuadamente el procedimiento de emergencia establecido en el manual de vuelo de la aeronave, que dio como resultado el aterrizaje sin novedad, a pesar de tener dificultades en el comando de profundidad.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 De acuerdo con lo manifestado por la organización de mantenimiento del operador, a la aeronave N-494FE se le efectuó el recambio del componente identificado como "Elevator Feel and Centering Unit" debido a una falla en el sistema de transmisión cinemática al conjunto de timón de profundidad.

2.2.2 No se pudo verificar la condición en la que se encontraba el componente que presentó la falla, debido a que la novedad fue solucionada rápidamente para que la aeronave pudiera continuar el vuelo previsto. La organización de mantenimiento aportó la documentación correspondiente y según sus manifestaciones la aeronave despegó en condiciones de aeronavegabilidad.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 La tripulación de la aeronave se encontraba habilitada para realizar el vuelo, con sus Licencias y Aptitudes Psicofisiológicas correspondientes.

3.1.2 La meteorología no influyó en el incidente.

3.1.3 Luego del recambio del componente “Elevator Feel and Centering Unit”, la aeronave retornó al servicio y prosiguió con el vuelo programado.

3.2 Causa

En un vuelo de transporte de carga internacional, durante la fase de crucero, anuncio en la alarma y falla del comando de profundidad, regreso al aeropuerto de partida con aterrizaje sin inconvenientes, debido a una novedad en el sistema cinemático de transmisión al timón de profundidad.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se formulan por cuanto era una falla que estaba prevista como emergencia y fue solucionada correctamente por la tripulación de la aeronave.

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 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 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, de de 2013.

Nota: Desde el 12 de marzo de 2011 hasta el 3 de julio de 2012 se desempeñó como Investigador Técnico el SM Juan SATTI.

Sr. Alejandro DURAN MORITAN
Investigador a Cargo

Investigador Técnico

Director de Investigaciones