

INFOJIAAC

Junta de Investigación de
Accidentes de Aviación Civil

www.jiaac.gob.ar



#24

ENERO-FEBRERO-MARZO 2019

EQUIDAD DE GÉNERO

EL ROL DE LAS MUJERES EN AVIACIÓN

Visita a la AAIB

*Intercambio de experiencias
y acuerdos en marcha*

Segunda reunión RAIO:

*Avances hacia una mayor
regionalización*

**Recomendaciones de
Seguridad Operacional:**

*Herramientas en la instrucción
para mitigar riesgos*

Guillermo Dietrich. Ministro de Transporte de la Nación

Cada vez más personas vuelan por el país



Durante el primer cuatrimestre de 2019 volaron por el país más de 5.2 millones de personas, 60% más que en 2015.

Un crecimiento que, especialmente, se siente con mucha fuerza en el interior del país, con provincias que están viviendo una verdadera revolución de conectividad. Como en Rosario, Santa Fe, por donde pasaron más de 300.000 pasajeros en los últimos cuatro meses (+168% vs 2015); Santiago del Estero, con 41.000 pasajeros (+217% vs 2015) o Santa Rosa, La Pampa, con 15.000 pasajeros (+151% vs 2015).

Y un crecimiento que acompañamos con obras como nunca antes en nuestra historia: instalando más y mejor tecnología en 31 aeropuertos de todo el país y haciendo 22 nuevas terminales de pasajeros, 15 nuevas pistas

de aterrizaje y 8 nuevas torres de control.

Como en Comodoro Rivadavia, donde el 2 de mayo inauguramos la terminal de pasajeros del primer aeropuerto sustentable del país. O como la enorme transformación que estamos haciendo en los aeropuertos de Jujuy, Esquel, Mendoza, Ezeiza, Iguazú y tantos otros destinos en toda la Argentina.

Y esta es una revolución a la que también se incorporaron nuevas compañías, como Fly Bondi, Avianca, Norwegian y JetSmart, que se sumaron a las que ya estaban: Aerolíneas Argentinas, LATAM y Andes.

Compañías que invirtieron en nuestro país, que abrieron oficinas, que contrataron personal argentino, que trajeron nuevos modelos de negocio y que sumaron nuevos aviones. En total ya son 15 nuevas



aeronaves volando por nuestro país.

Compañías que conectan cada vez mejor a las provincias entre sí, porque hoy contamos con 50% más rutas de cabotaje que en 2015 (141, en total), de las cuales 47 conectan las provincias entre sí sin pasar por Buenos Aires.

Y con un crecimiento muy importante también de Aerolíneas Argentinas, que hoy traslada a 3 millones más pasajeros que en

2015, +20% respecto a 4 años atrás.

Una revolución con la que estamos haciendo que volar sea más accesible para todos: para los que ya volamos y para los más de 500.000 argentinos que el año pasado subieron a un avión por primera vez.

Por eso, vamos a seguir por este camino, para que, cada día, los argentinos estemos más y mejor conectados entre nosotros y con el mundo.

EDITORIAL

Luego de haber alcanzado los objetivos que nos habíamos propuesto el año pasado, comenzamos este 2019 sabiendo que se nos presentarían nuevos desafíos para la gestión, para nuestro crecimiento como organismo y para el cumplimiento de nuestra Misión y Visión.

Para ello nos concentramos en nuestras fortalezas y nos preocupamos en identificar nuestras debilidades, de modo de trazar cursos de acción eficaces, con potencial de mejora constante y con el mayor alcance posible.

En estos primeros tres meses tuvimos una intensa actividad en el plano internacional, con la participación en una variedad de talleres, reuniones y foros en los cuales tuvimos oportunidad de reforzar y renovar vínculos muy importantes con organizaciones, entidades y actores centrales de la aviación civil de todo el mundo.

Ejemplos de esto fueron los talleres de nivel internacional a los que asistimos: uno organizado por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) a fines de febrero y otro de similar importancia organizado por la oficina OACI para Centroamérica y el Caribe sobre prevención e investigación de accidentes.

Los dos casos representaron grandes experiencias de intercambio y aprendizaje para la JIAAC, y una inmejorable oportunidad

de incorporar mejoras en los procesos de investigación y de emisión de recomendaciones para nuestro sistema aéreo.

Además, llevamos a cabo una cargada agenda de visitas y reuniones que incluyó citas con representantes de la Red Europea de Autoridades de Investigación de Seguridad de Aviación Civil (ENCASIA); con la Comisión de Investigación de Accidentes de España; con la Asociación Internacional de Familiares de Víctimas de Accidentes y con autoridades de la agencia británica de investigación, AAIB.

En ese marco, concretamos importantes acuerdos de cooperación mutua y pudimos comprobar la relevancia que adquirió nuestro trabajo más allá de nuestras fronteras.

Finalmente, en marzo le dimos un fuerte protagonismo a la mujer y a su participación en el sector de la aviación. A través de distintas actividades e iniciativas en las que participamos, reforzamos la conciencia sobre la necesidad de avanzar hacia una mayor igualdad de género, con más oportunidades, incentivos y reconocimientos.

Los invitamos a seguir acompañando el trabajo de la JIAAC por la Seguridad Operacional de nuestra aviación.

CP. Ana Pamela Suárez
Presidente JIAAC

Impulso a la regionalización: acuerdos y Workshop



A mediados del mes de marzo pasado se llevaron a cabo dos importantes actividades en México, orientadas a avanzar en iniciativas de cooperación regional en Latinoamérica y el Caribe

La Ciudad de México fue sede de la Segunda Reunión de Implementación de Organizaciones Regionales de Investigación de Accidentes (RAIO) para la Región del Caribe. Tuvo como objetivo hacer un seguimiento y actualización de las actividades desarrolladas por los organismos aeronáuticos de los países comprendidos en Centroamérica y el Caribe, en el camino hacia una mayor regionalización.

Las autoridades de la JIAAC fueron invitadas a participar de las discusiones técnicas como representantes del **Mecanismo Regional de Cooperación AIG de la región Sudamérica (ARCM)** cuyo comité ejecutivo preside Argentina.

En una sucinta presentación, se brindaron referencias de beneficios y las distintas mejoras logradas en los índices de "EI" (Effective Implementation) por parte de algunos países miembros del ARCM, así como ejemplos de colaboraciones llevadas a cabo en materia de investigación, de recomendaciones de seguridad operacional y de estadística.

La reunión fue preparatoria para un taller posterior de tres días, en el que se profundizó sobre programas de trabajo y se acordó un plan de acción regional.

La primera jornada incluyó un panel liderado por el consultor AIG de la OACI, Marc St-Laurent, en donde la JIAAC participó con una exposición sobre la conformación del ARCM en la región Sudamericana, puntualizando en aspectos como la forma de conducción y funcionamiento como organismo regional.

Durante los días subsiguientes, se abordaron temas como: cooperación y colaboración regional de organismos AIG; preparación, respuesta e investigación en accidentes mayores (particularmente



Se trataron temas de cooperación y colaboración regional; investigación y trabajo de campo en áreas de difícil acceso y metodologías para la investigación y análisis de accidentes

en áreas remotas, inaccesibles, así como para busca marítima y recuperación en el mar) y metodologías de investigación y análisis de accidentes.

El Director Nacional de Investigaciones, Daniel Barafani, realizó una presentación especializada sobre casos de investigaciones que incluyeron situaciones de trabajo de campo en lugares de difícil acceso. Como ejemplo describió el caso de la investigación del accidente de una aeronave en julio de 2017 en una zona pantanosa del Delta del Río de la Plata, que estuvo desaparecido durante casi un mes.

Como parte de una agenda de reuniones paralelas, **Pamela Suárez**, en su carácter de titular del Comité Ejecutivo del ARCM, se reunió con el coordinador del Grupo Regional de Investigación de Accidentes de Aviación de Centroamérica (GRIAA), **Carlos Salazar**, con quien acordó los términos para un apoyo y participación mutua como observadores; actividades de capacitación y la posible participación en un proyecto impulsado y financiado por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) para programas específicos de fomento al crecimiento del sector de la aviación.

Desafío: conseguir que las RSO logren mejoras en el sistema

Organizado por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y la Red Europea de Autoridades de Investigación de Seguridad de la Aviación Civil (ENCASIA) se realizó a fines de febrero, un importante taller de alcance internacional sobre la actividad de investigación de accidentes.

El encuentro llevado a cabo en sede de EASA, en la ciudad de Colonia, Alemania, contó con la presencia de investigadores, responsables de áreas de control y autoridades aeronáuticas de distintos países europeos.

La presidenta de JIAAC Pamela Suárez, junto al Director de Control y Gestión Juan Mangiameli, asistieron como invitados especiales y únicos representantes de un país no europeo.

Entre otros aspectos, se analizaron distintos modelos aplicados a la emisión de recomendaciones de seguridad operacional y el trabajo de seguimiento con diferentes tipos de destinatarios. También se enfocó en el análisis de las regulaciones europeas en la materia, con legislación y normativa comparada.

Se buscó también el desarrollo de 'material guía' para que los organismos



de investigación de accidentes y las Autoridades Aeronáuticas Nacionales (NAA) administren e impulsen las recomendaciones de seguridad, las respuestas y medidas de asimilación.

En ese sentido, los responsables de las áreas de seguimiento y evaluación de recomendaciones del Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) de Francia, y del Air Accidents Investigation Branch (AAIB) de Reino

Unido fueron los encargados de exponer casos concretos para su análisis.

En el transcurso de la jornada también se realizaron intercambios con los miembros de ENCASIA. Entre otras cuestiones, se trataron temas clave como el objetivo de lograr una sinergia de trabajo entre ENCASIA y ARCM y de qué manera nuestro organismo regional podría contar con el soporte de ENCASIA para

el desarrollo de sus actividades.

Es importante destacar que ENCASIA está integrado por organismos líderes en la materia de investigación de accidentes.

Conclusiones y desafíos

El curso fue fundamental para complementar el trabajo diario de JIAAC en materia de seguimiento de recomendaciones. Si bien desde 2016 se trabaja de forma alineada con los parámetros planteados a nivel internacional, se adquirieron nuevas herramientas y procedimientos que propician la mejora continua.

La coordinación con la autoridad aeronáutica respectiva, así como con los principales destinatarios de las recomendaciones de seguridad operacional son claves para la mejora de la seguridad operacional. Es un desafío del organismo poder difundir estas prácticas y procedimientos en toda la región.

“Es un desafío del organismo poder difundir estas prácticas y procedimientos en la región”

Reuniones CIAIAC y FIVAAF

Posteriormente a la participación en el taller de EASA y las reuniones en AAIB, la delegación de JIAAC viajó a España, donde se reunió con autoridades de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), organismo homólogo de ese país.

El anfitrión de la visita fue el director general, Raúl Medina Caballero, quien se encargó de hacer una pormenorizada descripción de los procedimientos de investigación que

aplican, junto a datos de gestión, contenidos en el Informe Anual 2017.

Por su parte la presidenta de JIAAC, explicó el modelo sistémico de investigación de Argentina y su funcionamiento como organismo descentralizado en órbita del Ministerio de Transporte.

En ese sentido, resaltó la importancia de la independencia con relación a la autoridad aeronáutica y otros organismos del Estado.

Además, presentó también al Mecanismo Regional de Cooperación AIG (ARCM) de la región sudamericana, creado por instancia de Argentina en 2015 y del que fue reelecta en su cargo por un nuevo trienio, en octubre de 2018.

Como cierre de la gira, Suárez visitó la Federación Internacional de Familiares de Víctimas de Accidentes de Aviación (ACVFFI por su sigla en inglés) y se reunió con su titular, Pilar Vera Palmés.

Intercambio de datos con autoridades de AAIB

Como parte de una visita de carácter protocolar y de conocimiento de mejores prácticas en la tarea de investigación de accidentes, la presidente de JIAAC fue recibida por las autoridades del organismo par británico 'Air Accidents Investigation Branch' (AAIB). Nicholas Dann, responsable de Relaciones Internacionales de la AAIB fue el anfitrión en la visita guiada por las instalaciones ubicadas en la ciudad de Farnborough, en Inglaterra.

La cita tuvo relación también con la publicación del informe preliminar sobre la investigación llevada adelante por la AAIB de un accidente ocurrido a fines de enero en vuelo sobre el Canal de la Mancha, en el que falleció el futbolista argentino Emiliano Sala. La JIAAC fue puesta en conocimiento de todos los detalles de las actuaciones, como organismo del Estado de la nacionalidad de la víctima.

Crispin Orr, inspector a cargo del accidente, junto a su equipo, explicaron cómo se realizó el trabajo de campo y el proceso de recolección de datos, ya sea en lo referente a cuestiones técnicas, como fue la inspección de los restos de la aeronave; como temas de meteorología, documentación y las diferentes certificaciones exigibles.

En la jornada sucesiva, se realizó también una visita y recorrido por las instalaciones de un organismo paralelo, dedicado a la investigación de sucesos del modo de transporte ferroviario: el 'Rail Accident Investigation Branch' (RAIB). El titular de ese organismo, Nicky Pirrie, se encargó de brindar una presentación institucional sobre el origen del organismo, la evolución de su regulación, los perfiles y diferentes formaciones de los investigadores ferroviarios.

Como fruto del intercambio de experiencias, se analizaron los diferentes mecanismos de cooperación con los que cuenta la Unión Europea para realizar intercambios, capacitaciones de los investigadores y del personal especializado. También se debatieron aspectos relacionados a los acuerdos de cooperación entre organizaciones de investigación y las diferentes fuerzas de seguridad, no sólo para una mejor preservación de los restos de un accidente, sino también para favorecer la obtención de información para los diferentes tipos de investigaciones.

Por último, se comenzó a trabajar en la programación de una capacitación especial por parte de la AAIB a personal de investigación de JIAAC y de otros organismos pares de la región sudamericana.



AMBIENTE Y COMUNIDAD

MARZO: MES PARA PENSAR Y REFORZAR EL ROL DE LA MUJER EN LA AVIACIÓN

EQ UIDAD de género

La transformación de una sociedad o de un campo de actividad específico hacia un sistema con plena igualdad de género, se producirá por sí misma no sólo cuando se le dé a cada mujer el lugar que se merece de acuerdo a sus capacidades y motivaciones, sino también cuando nos convenzamos de que tenemos ese poder. “La clave es empoderarnos y eso primero que nada está en nosotras mismas”.

Con esas palabras, la presidenta de JIAAC, Pamela Suárez, alentaba a los cientos de mujeres que participaron de las distintas actividades organizadas para conmemorar el Día Internacional de la Mujer del 8 de marzo.



El 21 de marzo se realizaron actividades orientadas a debatir la importancia de una mayor igualdad de género en la aviación, una de ellas fue a través de una iniciativa de la empresa Aeropuertos Argentina 2000, que organizó el foro "Women in Aviation, Travel & Tourism"



Pamela participó de una mesa redonda de debate junto a Carla Guttner, Comandante de Aerolíneas Argentinas y María Julia Poratelli, Gerente de Infraestructura de Aeropuertos Argentina 2000. El evento contó con representantes de las principales empresas privadas del sector aéreo y de la industria del turismo. Además tuvo el apoyo de ACI World (Consejo Internacional de Aeropuertos) y del World Economic Forum.

El personal femenino de la JIAAC asistió a una convocatoria del Ministerio de Transporte, para debatir y exponer distintas experiencias de trabajo, oportunidades y obstáculos que deben enfrentar las mujeres en muchos ámbitos de la aviación.



“El mayor desafío es romper nuestra propia limitación. Creer en nosotras mismas y en nuestro potencial. Sería lograr ‘romper el techo de cristal’ para empezar a derribar otras barreras”

Al mediodía, Pamela Suárez participó de una convocatoria similar que realizó la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA) para su público interno, con una reunión presencial y virtual en simultáneo con delegaciones de Córdoba, Mendoza, Salta y Ushuaia.



RSO: Mejoras en entrenamiento de las tripulaciones de vuelo

La Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil emitió nuevas Recomendaciones de Seguridad Operacional relacionadas, fundamentalmente, con la inclusión de situaciones de comportamiento anormal de las aeronaves en la formación de los pilotos.

Se trata de las RSO incluidas en el Informe de Seguridad Operacional producto de la investigación del incidente ocurrido con la aeronave Boeing 737-8HX matrícula LV-FUA el 13 de febrero de 2017 en el Aeropuerto Internacional Teniente Luis Candelaria de la ciudad de Bariloche, provincia de Río Negro.

El Informe contiene cinco RSO destinadas a Aerolíneas Argentinas, propietaria y operadora de dicha aeronave, y una a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).

En cuanto a las Recomendaciones destinadas al operador la 1722 insta a “incluir en las sesiones de entrenamiento recurrente información a las tripulaciones de vuelo que resalte puntualmente la activación de los spoilers como resultado de la reducción del empuje de los motores a idle con la condición de aeronave en el aire luego de un rebote con empuje superior a idle”. En el mismo sentido la RSO 1723 resalta la necesidad de recrear en el entrenamiento en simulador de vuelo “un escenario de instrucción que replique las condiciones bajo las cuales se produjo el incidente de activación automática de los spoilers”.

En otro orden, la RSO 1724 destaca que la combinación de determinadas condiciones particulares de los sistemas de la aeronave y de la pista pueden conducir a que se produzca un “tail strike” (impacto de la sección trasera del fuselaje contra la pista) por debajo del valor mínimo de ángulo de cabeceo establecido por Boeing durante la certificación de su modelo 737-800. Es por esta razón que se recomienda “difundir una advertencia a las tripulaciones de vuelo” sobre el citado comportamiento de dichas aeronaves.

Además, la Recomendación 1725 indica que es necesario “implementar a la brevedad, como parte del sistema de gestión de seguridad



operacional (SMS) el programa LOSA (Auditoría de la Seguridad de las Operaciones de Línea Aérea)” de modo complementario con el FOQA (Programa de Aseguramiento de la Calidad de las Operaciones de Vuelo), “observando las pautas contenidas en el Documento 9803, Manual LOSA”.

La última recomendación para el operador, la 1726, indica que se debe “revisar, y de ser necesario, enmendar los contenidos de la capacitación TEM (Gestión de Amenazas y Errores) para tripulaciones de vuelo” a fin de asegurar la simetría de los contenidos con el material de guía de implementación de la OACI contenido en los documentos 9868 y 9803”.

El Informe de Seguridad Operacional contiene también una RSO dirigida a la ANAC, la 1727, donde se indica “enmendar los contenidos de la Disposición 37/97 para contemplar avances sobre el tema producto de la experiencia de la industria aeronáutica. La enmienda debe incluir referencia a la obligatoriedad de la instrucción TEM para las tripulaciones de líneas aéreas que entregan servicios internacionales”.

El incidente grave objeto de la investigación se produjo en 13 de febrero de 2017 en el vuelo AR1672 que despegó de Aeroparque Jorge Newbery, en la Ciudad de Buenos Aires, con destino al Aeropuerto Internacional Teniente Candelaria, en la ciudad de Bariloche. El vuelo transcurrió sin inconvenientes hasta el inicio de la aproximación final, la cual se realizó con el piloto automático desconectado. La gestión de trayectoria tuvo desfasajes con respecto a los parámetros establecidos por la empresa, a consecuencia de lo cual el intento de aterrizaje resultó en un contacto anormal con la pista (ARC) seguido de un bounced landing o rebote.

Luego de esto la aeronave se elevó y se produjo el despliegue automático de los spoilers, lo que condujo a un segundo contacto brusco con la pista (hard landing). En esta instancia, y si bien la aeronave permaneció en la superficie de la pista luego del segundo toque, la tripulación decidió hacer un “go-around” o escape, tras lo cual efectuaron una nueva aproximación y lograron aterrizar sin inconvenientes.

Ángulo Alfa y ARC: atención instructores

Una Recomendación de Seguridad Operacional (RSO) resalta la necesidad de incluir módulos de capacitación sobre 'ángulo de ataque' o "alfa" en las recertificaciones de instructores de vuelo.

El Informe de Seguridad del accidente de la aeronave matrícula LV-CGF ocurrido en julio de 2017 incluyó 3 nuevas RSO que ponen énfasis en la capacitación y la disponibilidad de información como medida de mitigación de casos de Abnormal Runway Contact (ARC).

La RSO 1713 propone "incluir en las capacitaciones de recertificación periódica de los instructores de vuelo, módulos de capacitación sobre teoría de ángulo de ataque y su importancia en la gestión de la trayectoria de vuelo".

Estos "factores contribuyentes" a situaciones de ARC se pueden mitigar con técnicas para su gestión y para el manejo y recuperación de actitudes inusuales de la aeronave.

En la investigación se identificaron también factores de riesgo relacionados a información desactualizada en el Manual de Aeródromos y Helipuertos (MADHEL), y usos de simbología que no se ajustaba a los requisitos establecidos

por la RAAC 154, en este caso, para señalar el cierre de una de las pistas del aeródromo.

Por ello se pide adoptar medidas para asegurar que "la información aeronáutica contenida en el Manual de Aeródromos y Helipuertos se encuentre actualizada.

▼ **Factores contribuyentes a situaciones de ARC se pueden mitigar con técnicas para su gestión y para el manejo y recuperación de actitudes inusuales de la aeronave.** ▲

El accidente del avión Cessna C-152 matrícula LV-CGF se produjo el 4 de julio de 2017, tras despegar del aeródromo de Morón en vuelo de entrenamiento con destino a Chascomús. En la fase de crucero el piloto cambió de rumbo dirigiéndose al aeródromo de Mercedes, donde lue-

go de tomar contacto con la pista, el avión rebotó dañando el tren de aterrizaje de nariz.

El Informe consigna que el aterrizaje se produjo con 30° de flaps y viento cruzado de 10 nudos, condiciones meteorológicas que tuvieron influencia en la performance y control de la aeronave. Además, se constató la existencia de una línea de árboles que se proyectaba hasta 5 metros por encima de la superficie de aproximación de la cabecera de pista 01.

En ese sentido el informe, remarca que "el cumplimiento de las previsiones de las RAAC 154 es esencial" para llevar a cabo las operaciones con seguridad, por lo que recomienda que se adopten las medidas necesarias "para que las sendas de aproximación a las distintas cabeceras del aeródromo de Mercedes no se encuentren invadidas por obstáculos".

El Informe de Seguridad Operacional está disponible en <https://so.jiaac.gob.ar/jiaac/busqueda-de-expedientes/>





El 12 de enero en JIAAC festejamos 65 años de historia, una nueva oportunidad para reafirmar nuestro compromiso con la seguridad operacional



CAPACITACIÓN Y DIFUSIÓN

El primer curso del año desembarca en Mendoza

Del 13 al 17 de mayo se realizará la primera edición del 2019 del Curso Inicial de investigación de accidentes, que por primera vez en la historia tendrá como sede a la ciudad de Mendoza.

Gracias a un acuerdo con la Universidad Nacional de Cuyo, se utilizarán aulas de la Facultad de Derecho para el dictado de las clases, que como todos los años, se desarrollarán en jornadas de 8 horas corridas (con pausa para almorzar), desde las 9 a las 17 hs.

El Curso ha sido diseñado con un fuerte enfoque interdisciplinario y sistémico, siendo su objetivo principal transmitir conceptos elementales sobre el trabajo profesional de investigación de accidentes e incidentes en el ámbito civil, como así también difundir la misión y visión de la JIAAC.

Las clases se caracterizan por ser dinámicas, amenas y con mucho fomento a la participación, el trabajo

en equipo y la coordinación entre todos los participantes.

Además de conocer de primera mano los principales aspectos que giran alrededor de la investigación de accidente de aviación, se trata de una oportunidad única que tienen los distintos actores del sistema aeronáutico para integrar conocimientos, conocer una faceta importante del sistema de seguridad operacional aérea y extender redes de trabajo.

El cupo es limitado a 50 personas, asignándose preferencialmente a profesionales, estudiantes, técnicos, pilotos, o personas provenientes de algún sector vinculado con la Seguridad Operacional.

A través de los contenidos se hace eje especialmente sobre procedimientos y metodología en las áreas técnica, operativa, de legal y normativa.

TEMARIO



- Normativa de la investigación/ Convenio de Chicago/Anexo13
- Reglamentación aeronáutica
- Herramientas de investigación y análisis
- Modelo de investigación/introducción al área técnica y operativa
- Aporte de la investigación al SMS
- Recuperación y preservación de restos
- Seguridad en el sitio
- Comunicación y prensa
- Introducción al proyecto de informe final
- Ejercitación práctica sobre un caso de estudio

BREVES



Equipos meteorológicos de EANA

EANA incorporó 29 sistemas AWOS “CAT I” y 2 de “CAT III”, para control de la meteorología en aeropuertos de todo el país. Tienen capacidad de medir y calcular con precisión parámetros como: alcance visual en pista; altura de las nubes; visibilidad; dirección e intensidad del viento; presión; temperatura, humedad, etc.

Los de CAT I permiten operar con visibilidad mínima de 550 metros, mientras que los de “CAT III” permiten un rango visual de pista de 200 metros. La inversión total fue de 14,8 millones de euros y beneficiará entre otros a los aeropuertos de Catamarca, Comodoro Rivadavia, Córdoba, Corrientes, El Calafate, Bahía Blanca, Esquel, Formosa, Jujuy, La Rioja, Mendoza, Neuquén, Paraná, Posadas, Puerto Iguazú, Río Gallegos, Río Grande, Rosario, Salta, San Fernando, San Juan, San Luis, Trelew, Tucumán, Ushuaia y Viedma.



Más seguridad en aeropuertos

El Ministerio de Transporte informó la instalación de un nuevo radar en el aeropuerto de Paraná (Entre Ríos) para identificación y seguimiento selectivo de aeronaves, incluso en zonas de difícil cobertura. El equipo será provisto por la empresa INVAP, quien además está a cargo de otra inversión a través de EANA para modernizar un total de 22 radares secundarios en todo el país. Por otra parte, ya está en funcionamiento en los aeropuertos de Salta y Tucumán el nuevo sistema para detectar rayos y enviar alertas al personal en tierra. Esta tecnología, que permite una precisión menor a 175 m de distancia, ya funciona en Córdoba, Rosario, Aeroparque, El Palomar y Ezeiza, y se instalará en otros 18 aeropuertos durante 2019.



Expectativas por los Boeing 737 Max

La Federal Aviation Administration (FAA) de Estados Unidos mantenía al cierre de esta edición la medida de mantener en tierra las aeronaves Boeing 737 Max 8 y se esperaba una resolución sobre la recertificación. En Argentina, en tanto, la ANAC informó del trabajo conjunto con técnicos de Aerolíneas Argentinas, junto a reuniones con operadores en la fábrica Boeing en Seattle. “Si bien aún no se emitió un informe sobre el accidente de Etiopía, Boeing informó sobre la revisión de aspectos específicos y componentes (software y hardware) del sistema MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System), la actualización del MCAS y la propuesta de refuerzo de entrenamiento para pilotos. Asimismo, se recrearon en simulador distintas situaciones de vuelo”. La FAA anunció que publicará Circulares Técnicas con actualizaciones aunque se esperará a contar con mayor información antes del levantamiento de la restricción de vuelo de los MAX.

Q Investigaciones de enero, febrero y marzo de 2019

Fecha	Suceso	Lugar	Fase	Aeronave	Marca	Modelo	Matrícula	Nº. Exp.
30/3/2019	Incidente	Aeroclub Planeadores Canals (CBA)	Aterrizaje	Avión (exp.)	Pitts	S1-11B	LV-X562	20541132/19
28/3/2019	Accidente	Zona rural Cordoba (Cordoba)	Aterrizaje	Avión	PIPER	PA-25-260	LV-ZOG	19526676/19
27/3/2019	Accidente	Z.R La Mesilla Del Cura (San Luis)	Crucero	Avión	WEATHERLY	620-A	LV-BZB	19249710/19
21/3/2019	Accidente	Localidad Sacháyoj (Sgo Del Estero)	Despegue	Avión	CESSNA	188-A	LV-LNN	19057835/19
10/3/2019	Accidente	Z.R El Colorado (Sgo Del Estero)	Maniobras	Avión	CESSNA	C-188-B	LV-ZYM	21761166/19
7/3/2019	Accidente	Aeroparque Jorge Newbery (Bs. As.)	Aterrizaje	Avión	LEARJET	LJ-35	LV-BNR	13878908/19
3/3/2019	Accidente	Localidad La Cumbre (Cordoba)	Maniobras	Avión	TECNAM	P-2002	LV-S043	12846448/19
21/2/2019	Accidente	Zona rural Campichuelo (Salta)	Maniobras	Avión	AIR TRACTOR	AT-502-B	LV-WXI	20420847/19
18/2/2019	Incidente	Aeropuerto Almirante A. Zar (Chubut)	Aproximación	Avión	CESSNA	C-172	LV-GTV	10051901/19
16/2/2019	Incidente	Aerop. Mtro. Pistarini -Ezeiza (Bs. As.)	Despegue	Avión	AIRBUS	A-330-200	LV-GKO	9772894/19
14/2/2019	Accidente	Localidad Huinca Renanco (Cordoba)	Maniobras	Avión	PIPER	PA-25-235	LV-MLC	9270645/19
13/2/2019	Accidente	Localidad Tupungato (Mendoza)	Aproximación	Helicóptero	ROBINSON	R-44	LV-CKN	9912218/19
12/2/2019	Incidente	Aerop. Mtro. Pistarini -Ezeiza (Bs. As.)	Rodaje a plataf	Avión	BOEING	B-747-406F	PH-CKA	8941449/19
5/2/2019	Accidente RA	(Región De La Araucanía, Chile)	Aterrizaje	Helicóptero	Aerospatiale	AS-355-F2	LV-HAS	1885JA
30/1/2019	Accidente	Localidad Coronel Du Graty (Chaco)	Crucero	Avión	AERO BOERO	AB-180-AG	LV-LPY	6059637/19
27/1/2019	Accidente	Localidad Cutral-Co (Neuquen)	Despegue	Planeador	PZL	SZD-48-3	LV-DNX	5262112/19
27/1/2019	Accidente	Localidad Guaycurú (Entre Ríos)	Despegue	Avión	AIR TRACTOR	AT-402-A	LV-ZGC	19062474/19
23/1/2019	Incidente	Localidad Piedra Del Águila (Neuquen)	Crucero	Avión	CESSNA	C-152	LV-ONO	4438823/19
22/1/2019	Accidente	Aeropuerto Río Gallego (Santa Cruz)	Aterrizaje	Avión	BEECHCRAFT	F-33A	LV-VBI	4390862/19
21/1/2019	Accidente	Localidad Matará (Sgo. Del Estero)	Despegue	Avión	PIPER	PA-25	LV-FMX	5080672/19
20/1/2019	Accidente	Localidad Dolores (Buenos Aires)	Crucero	Planeador	LET	L23	LV-DOP	3781061/19
7/1/2019	Accidente	Aeropuerto Astor Piazzola (Bs. As.)	Rodaje a plataf	Avión	CESSNA	C-182-A	LV-FZY	1507498/19
4/1/2019	Accidente	Aeródromo Nahuel Huapi (Río Negro)	Aterrizaje	Avión	CESSNA	C-182	LV-IHY	1263974/19

Autoridades

Ing. Mauricio Macri
Presidente de la Nación

Guillermo Dietrich
Mtro. de Transporte de la Nación

CP. Ana Pamela Suárez
Presidente de la JIAAC

Equipo de Comunicación

Dirección
Lic. Carlos Sueldo

Redacción
Lic. Soledad Fattori.

Diseño Gráfico
Diego Sturtz

Fotografía
David Schapovaloff

JUNTA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (JIAAC)

Av. Belgrano 1370, piso 12. (C1093AAO) Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Teléfono: 5411 4382-8890 / 4382-8891 | www.jiaac.gob.ar | info@jiaac.gob.ar

JIAAC | INVESTIGACIÓN PARA LA SEGURIDAD AÉREA



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación