

Expte. Nº 198 / 14

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 suceso, 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 accidentes e incidentes.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra de índole administrativa o judicial que, en relación con el suceso pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Aeroparque Jorge Newbery, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

FECHA: 10 de mayo de 2014

HORA: 15:50 UTC (aprox).

1º AERONAVE: Avión

MARCA: Boeing

MODELO: B-737-700

MATRÍCULA: LV-CPH

PILOTO: Licencia de piloto transporte líneas aéreas

COPILOTO: Licencia de piloto transporte líneas aéreas

PROPIETARIO: Empresa de Transporte Aero comercial Nacional e Internacional

2º AERONAVE: Avión

MARCA: Boeing

MODELO: B-737-800

MATRÍCULA: LV-CXS

PILOTO: Licencia de piloto de transporte de línea aérea

COPILOTO: Licencia de piloto de transporte de línea aérea

PROPIETARIO: Empresa de Transporte Aero comercial Nacional e Internacional

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

1.1 Reseña del vuelo

El 10 de mayo a las 15:42 UTC, la aeronave LV-CPH, aterrizó en la pista 13 del Aeropuerto (AP) Buenos Aires/Aeroparque Jorge Newbery (SABE), proveniente de AP Montevideo/Carrasco (SUMU), República Oriental del Uruguay.

Una vez en plataforma comercial se dirigió a la posición de estacionamiento asignada N° 3, durante la maniobra de estacionamiento, la aeronave abordó con el winglet del ala izquierda al estabilizador horizontal derecho de la aeronave LV-CXS que se encontraba estacionada en posición N° 2, con las puertas abiertas, a la espera de más pasajeros.

La colisión se produjo en las proximidades de las posiciones de estacionamiento N° 3 y N° 2.

El suceso ocurrió de día y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personasLV-CPH

Lesiones	Tripulantes	Pasajeros	Otros
Mortales	----	----	----
Graves	----	----	----
Leves	----	----	----
Ninguna	5	48	----

LV-CXS

Lesiones	Tripulantes	Pasajeros	Otros
Mortales	----	----	----
Graves	----	----	----
Leves	----	----	----
Ninguna	6	108	----

1.3 Daños en las aeronaves

1.3.1 Aeronave LV-CPH

Célula: evidencia de impacto en borde de ataque del winglet del ala izquierda y fisura en su recubrimiento del lado externo.

Motores: sin daños.

1.3.2 Aeronave LV-CXS

Célula: Daños en el elevador derecho del timón de profundidad, por impacto del winglet de otra aeronave.

Motores: sin daños.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal.

1.5.1.1 Comandante A/N LV-CPH

El piloto de 55 años de edad, era titular de la licencia piloto transporte de línea aérea de avión, con habilitaciones para: “vuelo nocturno; vuelo por instrumentos; monomotores terrestres hasta 5700 kg; multimotores terrestres hasta 5700 kg; B738; B737; CAT III B737; CAT III 738”.

Según lo informado por el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE), el certificado de aptitud psicofisiológica, estaba vigente hasta el 31 de agosto de 2014.

La cantidad de horas de vuelo, al momento del suceso eran las siguientes:

Total de Vuelo:	4576.0
Últimos 90 días:	103.7
Últimos 30 días:	25.0
Últimas 24 horas:	1.6
En el tipo de aeronave:	1221.1

Según el registro de TS y TSV del tripulante, enviado por la Gerencia de Operaciones de la empresa aerocomercial, se verifica el cumplimiento de la Disposición 671/94, actualizada a febrero de 2000.

1.5.1.2 Copiloto A/N LV-CPH

De 31 años de edad, era titular de la licencia piloto transporte de línea aérea de avión, con habilitaciones para: “vuelo nocturno; vuelo por instrumentos; remolcador de planeador; monomotores terrestres hasta 5700 kg; multimotores terrestres hasta 5700 kg; Copiloto B737; Copiloto B738; CAT III Copiloto B737; CAT III Copiloto B738”.

Según lo informado por el INMAE, el certificado de aptitud psicofisiológica, estaba vigente hasta el 28 de febrero de 2015

La cantidad de horas de vuelo, al momento del suceso eran las siguientes:

Total de Vuelo:	2720.8
Últimos 90 días:	109.2
Últimos 30 días:	44.2
Últimas 24 horas:	1.6
En el tipo de aeronave:	1245.0

Según el registro de TS y TSV del tripulante, enviado por la Gerencia de Operaciones de la empresa aerocomercial, se verifica el cumplimiento de la Disposición 671/94 actualizada a febrero de 2000.

1.5.2.1 Comandante A/N LV-CXS.

El piloto de 52 años de edad, era titular de la licencia piloto transporte de línea aérea avión, con habilitaciones para: “vuelo nocturno; vuelo por instrumentos; monomotores terrestres hasta 5700 kg; multimotores terrestres hasta 5700 kg; B738; B738; CAT III B737; CAT III B738.”

Según lo informado por el INMAE, el certificado de aptitud psicofisiológica, estaba vigente hasta el 31 de octubre de 2014.

La cantidad de horas de vuelo, al momento del suceso eran las siguientes:

Total de Vuelo:	8108.4
Últimos 90 días:	100.8
Últimos 30 días:	32.3
Últimas 24 horas:	0.0
En el tipo de aeronave:	1556.5

De acuerdo al registro de TS y TSV del tripulante, enviado por la Gerencia de Operaciones de la empresa aerocomercial, se verifica el cumplimiento de la Disposición 671/94 actualizada a febrero de 2000

1.5.2.2 Copiloto A/N LV-CXS

De 36 años de edad, era titular de la licencia piloto transporte de línea aérea de avión, con habilitaciones para: “vuelo nocturno; vuelo por instrumentos; monomotores terrestres hasta 5700 kg; multimotores terrestres hasta 5700 kg; B738; B737.”

Según lo informado por el INMAE, el certificado de aptitud psicofisiológica estaba vigente hasta el 31 de marzo de 2015.

La cantidad de horas de vuelo, al momento del suceso eran las siguientes:

Total de Vuelo:	14000.0
Últimos 90 días:	30.0
Últimos 30 días:	10.1
Últimas 24 horas:	0.0
En el tipo de aeronave:	1339.1

Según el registro de TS y TSV del tripulante, enviado por la Gerencia de Operaciones de la empresa aerocomercial, se verifica el cumplimiento de la Disposición 671/94 actualizada a febrero de 2000.

1.6 Información sobre las aeronaves

1.6.1 Aeronave LV-CPH

1.6.1.1 Información general

Avión marca Boeing, modelo 737-7Q8 con número de serie 28238, de 128 plazas, con un peso máximo de despegue de 70080 kg, un peso máximo de aterrizaje de 58059 kg y un peso vacío de 37883.8 kg. De construcción metálica y de material compuesto, de ala baja, empenaje convencional y tren de aterrizajes triciclo. Equipada con dos turborreactores.

1.6.1.2 Célula

El mantenimiento se llevaba a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad continuada del fabricante, teniendo al momento del suceso un total general (TG) de 38494:13 h y 26544 ciclos.

Certificado de matrícula: registrado a nombre de una empresa aerocomercial regular, con fecha de inscripción el 5 de octubre de 2011.

Certificado de aeronavegabilidad, otorgado por la Dirección de Aeronavegabilidad (DA) de la ANAC el 17 de junio de 2011.

Registros de mantenimiento: los mismos indicaban que la aeronave estaba equipada y mantenida de conformidad con la reglamentación y procedimientos vigentes aprobados.

Disponibilidad y condición de los sistemas de alerta anticollisión, (TCAS, GPWS). La aeronave estaba equipada con los sistemas de alerta según lo requerido por la reglamentación vigente.

1.6.1.3 Motores

La aeronave estaba equipada con dos motores marca CFM International, modelo CFM56-7B24.

El mantenimiento se llevaba a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad continuada del fabricante, teniendo el motor N° 1 al momento del suceso un TG de 37691 h y 25958 ciclos, el N° 2 tenía un TG de 19452 h y 10909 ciclos.

El combustible requerido y utilizado era Jet A1.

1.6.2 Aeronave LV-CXS

1.6.2.1 Información general

Avión marca Boeing, modelo 737-81D, con número de serie 39425. Con un peso máximo de despegue de 72300 kg, un peso máximo de aterrizaje de 66360 kg y un peso vacío de 41356.3 kg, de 170 plazas. De construcción metálica y material compuesto, ala baja, empenaje convencional, tren de aterrizaje triciclo y equipado con dos turborreactores.

1.6.2.2 Célula

El mantenimiento se llevaba a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad continuada del fabricante, teniendo al momento del suceso un TG de 5866:41 h de vuelo y de 2706 ciclos.

Certificado de matrícula: registrado a nombre de una empresa aerocomercial regular, con expedición el día 5 de diciembre de 2012.

Certificado de aeronavegabilidad, otorgado por la DA de la ANAC el 14 de septiembre de 2012, sin fecha de vencimiento, clasificación estándar y categoría transporte.

Registros de mantenimiento: los mismos indicaban que la aeronave estaba equipada y mantenida de conformidad con la reglamentación y procedimientos vigentes aprobados.

Disponibilidad y condición de los sistemas de alerta anticolidión, (TCAS, GPWS, etc.): La aeronave estaba equipada con los sistemas de alerta según lo requerido por la reglamentación vigente.

1.6.2.3 Motores

La aeronave estaba equipada con dos motores marca CFM International, modelo CFM56-7B26E.

El motor N° 1, con número de serie 962208, el mantenimiento se llevaba a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad continuada del fabricante, teniendo al momento del suceso un TG de 5867 h y 64944 ciclos.

El motor N° 2, con número de serie 962211, el mantenimiento se llevaba a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad continuada del fabricante, teniendo al momento del accidente un TG de 5867 h y 2706 ciclos.

El combustible requerido y utilizado era Jet A1.

1.7 Información meteorológica

1.7.1 El informe del Servicio Meteorológico Nacional, obtenidos de los registros horarios de la estación meteorológica Aeroparque Jorge Newbery, a la hora y lugar del suceso, visto también el mapa sinóptico de superficie de 15:00 dice: viento: 050°/08 kt; visibilidad 10 km; fenómenos significativos: ninguno; nubosidad: 5/8 AC 3000 m; Temperatura: 19.4° C; Temperatura punto de rocío: 12.0° C; Presión a nivel medio del mar 1022.3 hPa; humedad relativa: 61 %.

1.7.2 El informe del Observatorio Naval Buenos Aires, especificó que la posición del sol para el momento del accidente era:

Altura: 38 ° sobre el horizonte.

Acimut: 1° medido desde el Norte hacia el Este.

1.8 Ayuda a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

Se obtuvieron y analizaron los registros de las comunicaciones de AER TWR y AER rodaje, encontrándose que fueron sin inconvenientes en ambos sentidos.

1.10 Información sobre el lugar del suceso

1.10.1 El evento ocurrió sobre el acceso al puesto de estacionamiento N° 3, del AP SABE de la CABA. Cuenta con una pista 13/31 de asfalto de 2100 m de largo por 40 m de ancho. Categoría SEI: 7.

1.10.2 Las coordenadas geográficas del lugar son: 34° 33' 30" S y 058° 24' 48" W, con una elevación de 6 m sobre el nivel medio del mar.

1.10.3 Las líneas de guía de rodaje y las distancias entre puestos de estacionamiento para aeronaves clase C, cumplían con lo establecido en el Anexo 14 "Aeródromos" de la OACI.

1.11 Registadores de vuelo

1.11.1 LV-CPH - La aeronave estaba equipada con registradores de voces y de datos de vuelo. Se realizaron transcripciones de datos de ambos registradores.

1.11.2 LV-CXS - Estaba equipada con registradores de voces y de datos de vuelo; no se solicitó transcripción de datos de ninguno de los registradores, porque ésta se encontraba con los motores detenidos y el freno de estacionamiento colocado.

1.12 Información sobre los restos de las aeronaves y el impacto

1.12.1 LV-CPH

En su desplazamiento, por plataforma comercial, al realizar la maniobra para estacionar en la posición N° 3, la aeronave impactó con su winglet izquierdo contra el elevador derecho del timón de profundidad de otra aeronave que se encontraba estacionada a su derecha en la posición N° 2.

1.12.2 LV-CXS

La aeronave fue impactada por otra, en el elevador derecho de su timón de profundidad, mientras permanecía estacionada en la posición N° 2 de la plataforma comercial. Se encontraba con los motores detenidos, freno de estacionamiento colocado y a la espera de más pasajeros para proceder a finalizar el despacho y cierre de puertas.

1.12.3 No hubo dispersión de restos.



1.13 Información médica y patológica

De las actuaciones realizadas no surgieron factores médicos-patológicos que tuvieran injerencia en el suceso.

1.14 Incendio

No hubo

1.15 Supervivencia

1.15.1 Los tripulantes del LV-CPH y sus pasajeros desembarcaron la aeronave en forma normal, por sus propios medios.

1.15.2 Los tripulantes del LV-CXS y sus pasajeros desembarcaron la aeronave en forma normal, por sus propios medios.

1.15.3 En ninguna de las aeronaves, se aplicó el procedimiento de emergencia de evacuación.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Se inspeccionó el componente dañado de la aeronave LV-CPH (winglet), encontrándose evidencia del impacto en su borde de ataque y fisura en el recubrimiento del lado externo. De la verificación del resto de la aeronave no surgieron otras novedades por daños.

1.16.2 Se verificó la documentación de la aeronave, sin que se encuentren novedad alguna.

1.16.3 Se inspeccionó el componente dañado de la aeronave LV-CXS (elevador derecho de timón de profundidad) comprobándose la fractura de este componente por el impacto del winglet de la otra aeronave. De la verificación del resto de la aeronave no surgieron otras novedades.

1.16.4 La notificación del suceso fue recibida en la JIAAC por el Encargado de la Oficina ARO/AIS del AP SABE.

1.16.5 De lo manifestado por el señalero a cargo del ingreso de la aeronave, surge que el comandante continuó su desplazamiento en línea recta, haciendo caso omiso a sus señas. Evaluando el riesgo de choque indicó detener la aeronave (cruce de varas) desplazándose hacia la derecha para permanecer a la vista del comandante. Indicando también, que era usuales actitudes como esa por parte de los pilotos.

1.16.6 De lo manifestado por el comandante de la aeronave surge que, de acuerdo a lo interpretado de las señas, "continúa su rodaje al frente y al sentir que se alejaba de la línea amarilla gira a la derecha" con velocidad reducida, hasta sentir el choque. Manifiesta también no observar al señalero de ala izquierda, posición que estaba ocupada por el supervisor de rampa. (Esto se corrobora con los testimonios de los señaleros).

1.17 Información orgánica y de dirección

Ambas aeronaves pertenecen a una Empresa de Transporte Aerocomercial Nacional e Internacional.

1.18 Información adicional

1.18.1 La envergadura del Boeing 737-700 con winglets es de 35.79 m, la altura del winglet al piso es de 6.42 m

1.18.2 El largo total del Boeing 737-700 es de 33.60 m

1.18.3 La envergadura del Boeing 737-800 con winglets es de 35.79 m

1.18.4 El largo total del B-737-800 es de 39.50 m

1.18.5 De acuerdo con las dimensiones de las aeronaves para el clasificador OACI, corresponde Lista de Clave C y la distancia libre mínima es de 4.5 m de separación entre aeronaves. Anexo 14 Aeródromos. Documento 9157 Diseño de Aeródromos Parte 2 “Calles de rodaje, plataforma y apartaderos de espera”.

1.18.6 “En caso de rodajes restringidos, obstáculos cercanos u otras aeronaves estacionadas y se dude de la separación necesaria, se deberá detener la aeronave y solicitar asistencia” MOE de la empresa aerocomercial MO-A-9.2.4.1 Rodaje restringido.

1.18.7 “Solo un piloto puede controlar la aeronave durante el rodaje y su tarea primaria es rodar el avión de manera segura. El piloto que monitorea (PM), debe asistir al PF brindando indicaciones basado en la autorización de rodaje recibida y el plano del Aeródromo.” MOE de la empresa aerocomercial MO-A-9.3-15 Rodaje

1.18.8 “El piloto no debe apresurarse. A mayor velocidad en tierra, menor tiempo para reaccionar, maniobrar y evitar obstáculos.... El piloto debe rodar la aeronave en forma defensiva, preparado para el error ajeno.” MOE de la empresa aerocomercial MO-A-9.3-15 Rodaje.

1.18.9 La dotación normalizada de la empresa que provee el servicio de rampa consiste en: un señalero, un supervisor, dos maleteros (actúan como señaleros de punta de ala), y un tractorista. Al momento del arribo del LV-CPH al puesto de estacionamiento N° 3, la dotación del personal de rampa estaba presente. Estaban avisados por el Coordinador del arribo.

1.18.10 No poseen los simuladores de vuelo el escenario (lay-out) actualizado del Aeroparque J. Newbery.

1.18.11 Según los planos del Aeroparque, la distancia entre posiciones supera la recomendación OACI, Anexo 14 Aeródromos.

1.18.12 Existe una discrepancia de las líneas de guía entre lo publicado en el AIP y lo observado para puestos de estacionamiento N° 1, N° 2 y N° 3.

1.18.13 El 28 de mayo del 2014 y a partir de una iniciativa de la JIAAC y la ANAC, bajo Nota DGLTyA N 0039, se conformó una Comisión para el análisis de la Seguridad Operacional de la Plataforma comercial del Aeroparque Jorge Newbery (SRM-AEP),

donde participó la JIAAC y se elevó al Administrador Nacional un documento conjunto sobre Seguridad Operacional de la citada plataforma. Parte de las presentes recomendaciones están siendo implementadas.

1.18.14 Si bien en el Manual de Operaciones del fabricante de la aeronave indica que “para posiciones de estacionamiento a 90° el giro debe iniciarse una vez pasada la ventanilla N° 3”, saliéndose de la línea amarilla (procedimiento de “overshooting”), no es aplicable para este puesto de estacionamiento. Este procedimiento es común en los operadores, pero de acuerdo a AIP, el ingreso a puestos de estacionamiento, está diseñado y probado para ser efectuado con la rueda de nariz sobre la línea y con uso del comando de dirección de rueda de nariz, no siendo necesario empuje asimétrico ni frenado deferencial.

1.18.15 De acuerdo con el FDR del LV-CPH, la velocidad al momento del impacto fue de 1,5 nudos, con ambos motores en ralentí, con presión de freno aplicada al conjunto derecho y la aeronave girando hacia la derecha. No se advierte detención de la aeronave previa al abordaje.

1.18.16 Durante el proceso de investigación la JIAAC recibió información oficial que por parte de la empresa proveedora del Servicio de Rampa, se está implementando el cambio de uniforme de los señaleros.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

1.19.1 Se realizaron las transcripciones del registrador de voces de cabina (VCR) del LV-CPH.

1.19.2 Se realizaron las transcripciones del Registrador de Datos de Vuelo (FDR) del LV-CPH.

1.19.3 Se realizaron las transcripciones de las comunicaciones de la frecuencia 121.9 MHz, que correspondiente a la frecuencia de Aeroparque Superficie.

1.19.4 Se aplicaron las de rutina y la de transcripción de datos de ambos registradores en bancos de un TAR habilitado.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 La tripulación de la aeronave LV-CPH tenía las licencias y habilitaciones correspondientes para el vuelo que realizaron.

2.1.2 Los tiempos de servicio TV y tiempo de servicio de vuelo TSV de la tripulación estaban dentro de los tiempos reglamentarios. (Dto. 671/94, actualizado a febrero 2000).

2.1.3 La tripulación de la aeronave LV-CXS tenía las licencias y habilitaciones correspondientes para realizar el vuelo planificado.

2.1.4 En la posición que quedó detenida la aeronave LV-CPH al momento del impacto, muestra que la maniobra de estacionamiento hacia la posición N° 3 se realizó sin seguir la línea eje de rodaje (línea amarilla).

2.1.5 El hecho de realizar la maniobra de estacionamiento desplazada a la izquierda de la línea eje de rodaje hizo que la puntera de plano izquierda describiera un

arco que vulneró la separación mínima entre aeronaves, impactando esta con el estabilizador derecho de la aeronave estacionada a la izquierda.

2.1.6 Según los registros del FDR, la aeronave no detuvo su desplazamiento durante la maniobra de estacionamiento, de lo que se deduce que el piloto al mando no percibió que la separación entre aeronaves no era suficiente.

2.17 El personal de rampa, quien manifestó que habría realizado las señales correspondientes para que la tripulación detuviera el desplazamiento de la aeronave, estas probablemente no fueron visualizadas o interpretadas por la tripulación quienes continuaron con la maniobra.



2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 En la aeronave LV-CPH, el componente dañado fue el winglet del ala izquierda a raíz del impacto de este con el elevador derecho del timón de profundidad de la otra aeronave.

2.2.2 LV-CXS -El componente afectado en la aeronave LV-CXS fue el elevador derecho del timón de profundidad a raíz del impacto del winglet de la otra aeronave.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 Ambas tripulaciones poseían las licencias y habilitaciones para el tipo de vuelo que estaban realizando.

3.1.2 El desplazamiento de la aeronave LV-CPH durante la maniobra de estacionamiento no siguió la línea eje de rodaje.

3.1.3 Las instrucciones para ingreso a posición de estacionamiento del MOE de la empresa operadora son ambiguas.

3.1.4 La línea eje de rodaje estaba en buenas condiciones y de fácil visualización.

3.1.5 Ambas aeronaves se encontraban habilitadas para realizar las operaciones que se llevaban a cabo.

3.1.6 Las condiciones meteorológicas no influyeron en el suceso.

3.2 Causa

En vuelo aerocomercial, durante la maniobra de estacionamiento de la aeronave LV-CPH a la posición N° 3, impacto con el winglet izquierdo al estabilizador horizontal derecho del LV-CXS, que se encontraba estacionado a su izquierda. Este hecho es atribuible a la combinación de los siguientes factores:

- Ejecutar la maniobra de estacionamiento, no siguiendo la línea eje de rodaje.
- No visualización o interpretación de las señales impartidas por personal de rampa para detener el desplazamiento de la aeronave.
- Señales impartidas por personal de rampa probablemente no estandarizadas.
- Ausencia de coordinación entre pilotos y personal de asistencia en tierra (señaleros).

Condiciones preexistentes:

- Diferencia entre lo publicado en AIP AMDT AIRAC 1/2013 7 de febrero de 2013 y las líneas de guía TWY en el Aeropuerto y la cartografía Jeppesen aprobada como referencia.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 A la Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios de la ANAC

Con el objetivo de lograr una estandarización entre la documentación operativa y el contexto operacional, se recomienda realizar una revisión de las publicaciones Jeppesen (cartografía autorizada) sobre líneas de guía de rodaje a la posición de estacionamiento N° 3 del Aeroparque Jorge Newbery.

4.2 A la Empresa Operadora:

4.2.1 Con el propósito de normalizar la documentación operativa y los procedimientos implementados, se recomienda realizar una revisión del Manual Operativo de la Empresa, por las discrepancias entre los criterios de los procedimientos estandarizados (SOP B737) referente a las maniobras de estacionamiento y las líneas amarillas de guía de rodaje sobre las que se debe colocar la rueda de nariz

4.2.2 Se recomienda realizar capacitación y entrenamiento de coordinación de tareas (CRM) entre pilotos y personal de rampa, con el objetivo de optimizar las condiciones de seguridad de las operaciones de rampa.

4.2.3 Asimismo, se recomienda establecer un entrenamiento recurrente sobre el cumplimiento del MOE de la empresa MO-A-9.2.4.1 Rodaje restringido y MO-A-9.3-15 Rodaje, resumido en CRM de la tripulación.

4.3 A la Empresa prestadora del Servicio de Rampa:

4.3.1 Se recomienda realizar capacitación y entrenamiento de coordinación de tareas (CRM) entre pilotos y personal de rampa, con el objetivo de optimizar las condiciones de seguridad de las operaciones de rampa.

4.3.2 Para asegurar un adecuado nivel de adiestramiento del personal, se recomienda realizar seminarios de estandarización semestrales recurrentes, como complemento de los procedimientos ya implementados de instrucción.

5 REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas por la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, deberán informar a la AUTORIDAD AERONAUTICA 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 Nº 51/02 Comandante de Regiones Aéreas – 19 JUL 02 – publicada en el Boletín Oficial del 23 de Julio de 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 Operativo: Sr. José MARTINEZ
Investigador Técnico: Sr. Carlos RUIZ