

Expte. N° 768/13

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

INCIDENTE OCURRIDO EN: AP Francisco Gabrielli, provincia de Mendoza.

FECHA: 21 de noviembre de 2013

HORA: 19:30 UTC (aprox.)

AERONAVE: Avión

MARCA: Boeing

MODELO: 737-7BD

MATRÍCULA: LV-GOO

PILOTO: Piloto Licencia piloto transporte de línea aérea avión (TLA)

PROPIETARIO: Empresa de Transporte Aerocomercial Nacional e Internacional

NOTA: Las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC) que para el lugar del accidente corresponde a la hora huso horario-3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del suceso

En el aeropuerto de Mendoza, el 21 de noviembre de 2013, siendo las 19:30 h, la aeronave Boeing 737-7BD matrícula LV-GOO, se encontraba

estacionada en la posición N° 3 de la plataforma comercial, con la pasarela de embarque colocada, con la tripulación a bordo, sin pasajeros y con los motores detenidos.

Sobre su lado derecho se encontraba estacionado sin conductor un equipo de rampa (tractor de remolque marca "Harlan" dominio TA-29) perteneciente a la empresa que brinda el servicio de rampa a la compañía propietaria de la aeronave.

El supervisor auxiliar de turno de la empresa de servicio de rampa, por falta de personal y en el apuro de despejar el área de movimiento, designa y ordena a un agente de la misma empresa, que retirara el tractor de la zona. En la maniobra de giro, el conductor perdió el control del mismo e impactó con la parte superior del vehículo el fuselaje de la aeronave, produciendo daños en la misma.

El suceso ocurrió de día y con buenas condiciones meteorológicas.

1.2 Lesiones a personas

La tripulación resultó ilesa.

1.3 Daños en la aeronave

La aeronave sufrió daños en la parte inferior del marco de la puerta delantera derecha (R1). Se constató una fisura de 24 cm de largo por 8 cm de alto, de forma triangular.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 Personal operador de rampa

El operador de rampa de 22 años de edad, no poseía licencia otorgada por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas. Constancia de cumplimiento de instrucción como operador rampa, dictado por la misma empresa para la cual trabajaba. Curso de "Seguridad en rampa –Principio Básicos" dictado por la empresa propietaria de la aeronave y un Certificado de Competencia: En trámite Clase IV.

Poseía un Certificado Psicofisiológico emitido por el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE), Clase IV con fecha de vencimiento 30 de noviembre de 2016.

1.5.2 Tripulación

La tripulación técnica (piloto y copiloto) poseían las licencias y habilitaciones correspondientes para realizar este tipo de vuelo.

El piloto y copiloto poseían los certificados psicofisiológicos en vigencia.

1.6 Información sobre la aeronave

Aeronave marca Boeing, modelo 737-7BD, N° de Serie 35962, tenía un certificado de Aeronavegabilidad Estándar, categoría Transporte, emitido el 22 de julio de 2009 en vigencia; el certificado de Matricula con fecha de expedición 17 de julio de 2009.

1.7 Información Meteorológica

No Aplicable

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable

1.9 Comunicaciones

No aplicable

1.10 Información sobre el lugar del incidente

El suceso ocurrió en la plataforma comercial, en la posición N° 3 del aeropuerto internacional "Francisco Gabrielli" (SAME) de la provincia de Mendoza.

Las Coordenadas Geográficas del lugar son: S 32° 49' 54" W - 068° 47' 34", con una elevación de 2310 ft sobre el nivel medio del mar.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre la aeronave y el impacto

Conforme lo relatado por los entrevistados, durante el procedimiento de retirar el tractor de remolque que se encontraba estacionado en la zona lateral derecha de la aeronave, el mismo impactó sobre el fuselaje produciendo daños estructurales a la aeronave.

1.13 Información médica y patológica

No se han detectado antecedentes médico / patológicos en el personal de rampa que hubiesen influido en el incidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

La tripulación descendió de la aeronave por la puerta de egreso por sus propios medios sin sufrir lesiones.

1.16 Ensayos e investigaciones

A la llegada del investigador, el tractor había sido removido. Se realizó una inspección visual general de la aeronave encontrándose únicamente daños de importancia producto del impacto del tractor de remolque, en la parte inferior del marco de la puerta delantera derecha (R1). Se verificó una fisura de 24 cm de largo por 8 cm de alto.

No existen registros filmicos del suceso.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es propiedad de una Línea Aérea Comercial, y es utilizada para realizar vuelos de transporte aéreo regular nacional e internacional.

1.18 Información adicional

Se transcribe la parte pertinente del Plan de Uso Operativo del Área de Movimiento (PUOAM), "CAPITULO III – NORMAS GENERALES - 3.8 REQUISITOS OPERATIVOS - 3.8.1 Los conductores de los vehículos autorizados deberán poseer licencia de conducir. Además deberán estar instruidos según la Resolución N° 587/01, en los ítem correspondientes a operador de vehículos en Áreas Operativas."

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No Aplicable

2 ANALISIS

2.1 Aspectos Operativos

Del análisis efectuado sobre el suceso se ha detectado lo siguiente:

- Los procedimientos de control de personal de operaciones de rampa no son administrados con los estándares de seguridad requerida.
- La instrucción de dicho personal en sus funciones no es la adecuada.
- No existen evidencias de un adecuado control de la seguridad operacional en dichos aspectos.
- No existen previsiones adecuadas para casos de excedencia de tráfico en plataforma.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 Vehículo de rampa

Consultada la documentación obtenida, manuales del fabricante referente al mantenimiento y del tractor de remolque marca “Harlan”, que taxativamente especifican como deben realizarse estos items, más lo investigado, evidencia un adecuado mantenimiento del equipo de rampa por parte del personal de la empresa prestadora de servicio de rampa.

No se encontraron fallas en el sistema de dirección de tractor remolque que pudieron influenciar en el suceso.

2.2.2 Aeronave involucrada

La documentación técnica, muestra que la aeronave tenía su Certificado de Aeronavegabilidad y Matriculación en vigencia.

El daño sufrido por la aeronave limitó la operación comercial de la misma, pero no afectó el traslado de la misma en vuelo ferry a la base de mantenimiento de la compañía aérea para su respectiva reparación.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El conductor del equipo de rampa nunca había operado el equipo y no poseía las licencias y habilitaciones respectivas para operarlo.

3.1.2 El personal de mantenimiento afectado a la asistencia de la aeronave poseía las licencias y habilitaciones y sus aptitudes psicofísicas estaban en vigencia.

3.1.3 Las condiciones meteorológicas y estado de la superficie del área de movimiento no tuvieron influencia en el suceso.

3.1.4 El estacionamiento del vehículo previo a la colisión estaba en la zona de seguridad de la plataforma.

3.1.5 La aeronave sufrió una hendidura en forma triangular en el costado derecho del fuselaje de la aeronave.

3.1.6 La aeronave dañada tenía los Certificados de Aeronavegabilidad y Matricula en vigencia.

3.1.7 La tripulación de la aeronave poseían las licencias y habilitaciones y sus aptitudes psicofísicas estaban en vigencia.

3.2 Causa

En un vuelo de aviación comercial, previo al embarque de pasajeros y con los motores detenidos, se produjo el impacto de un vehículo de remolque contra el fuselaje de la aeronave, en la zona inferior del marco de la puerta delantera derecha (R1), debido a la conjunción de los siguientes factores:

- Vehículo de rampa conducido por personal no habilitado para la operación.
- Traslado de un vehículo en proximidad de aeronaves, no asociado a la operación de la misma, sin la debida precaución para evitar riesgos o daños.
- Operación de equipamiento de rampa realizado sin las debidas comunicaciones y señalización.
- Procedimientos de la empresa que brinda el servicio de rampa, no consistentes con el Plan de Uso Operativo del Área de Movimiento (PUOAM).

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 A la ANAC – Jefe de Aeropuerto SAME

Se recomienda hacer cumplir las normas establecidas en el Plan de Uso Operativo del Área de Movimiento (PUOAM), a los proveedores de servicios, que realizan tareas en el área de movimientos, en cuanto a habilitaciones del personal y procedimientos operativos, que se ajusten a las mismas, a los fines de alcanzar un nivel de seguridad operacional, que permita mitigar los riesgos en el área de movimientos.

4.2 A la empresa prestadora del servicio de rampa

Se recomienda que dé cumplimiento a las normativas del Plan de Uso Operativo del Área de Movimiento (PUOAM), en cuanto a habilitaciones del personal de rampa para la operación de vehículos y procedimientos de operación en el área de movimientos, como así también instruir y capacitar al personal de rampa sobre la importancia de la seguridad en el área de movimiento según los estándares establecidos al efecto.

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 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 Operativo: Sr. Rogelio MARZIALETTI
Investigador Técnico: Sr. Julio César PACHECO