

## 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 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 Ushuaia / Malvinas Argentinas, provincia de Tierra del Fuego.

FECHA: 18 de octubre de 2010

HORA: 13:50 UTC (aprox.)

AERONAVE: Avión

MARCA: Mc Donnell Douglas

MODELO: DC-9-88

MATRÍCULA: LV-VBX

PILOTO: Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (TLA) Avión

PROPIETARIO: Empresa de Transporte Aerocomercial Internacional

Nota: Las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que corresponde al uso horario -3

### 1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

#### 1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 Aproximadamente a las 16:50 UTC, y con los pasajeros ya embarcados para cumplir el vuelo AR1896 entre las localidades de Ushuaia y El Calafate, una

escalera, arrastrada por el viento, chocó el ala derecha de la aeronave matrícula LV-VBX

1.1.3 El incidente ocurrió de día, con buenas condiciones de visibilidad.

## 1.2 Lesiones a las personas

No aplicable.

## 1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: Abolladuras en el slat de puntera de ala y carenado de luz de navegación del ala derecha; golpe y rayado en luz de aterrizaje del mismo lado.

1.3.2 Daños en general: Leves.

## 1.4 Otros daños

No hubo.

## 1.5 Información sobre las personas:

La tripulación tenía las licencias y habilitaciones para realizar la actividad que estaban desarrollando. La aptitud psicofisiológica de los involucrados, estaba vigente.

## 1.6 Información sobre la aeronave

Información general: Es una aeronave del tipo avión, marca McDonnell Douglas MD-80/90 MSN 53047; está equipada con 2 turbinas Pratt & Whitney modelo PW JT8D-219. Pertenece a una empresa estatal de la República Argentina, que la emplea para el transporte de pasajeros y carga

## 1.6 Información Meteorológica

1.6.1 El informe del Servicio Meteorológico Nacional con datos obtenidos de los registros horarios de la estación meteorológica Ushuaia, interpolados a la hora del incidente y visto los mapas sinópticos de superficie de 15:00 y 18:00 UTC, era: Viento 360° / 33 kt, ráfagas 360° / 52 kt; visibilidad 30 km; fenómenos significativos llovizna; 3/8 ST 960 m, 3/8 SC 1140 m, 6/8 NS 2400 m; temperatura 12,8 °C; temperatura punto de rocío -8,2 °C; presión a nivel medio del mar 971.7 Hpa y humedad relativa 23%.

1.6.2 Observaciones: El Sur del país se encontraba afectado por una importante gradiente horizontal de presión que generaba vientos intensos del sector Norte en la localidad de Ushuaia. Sistema frontal ingresando por el Oeste de la isla de Tierra del Fuego.

1.7 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.8 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información de aeródromo

1.10.1 El incidente ocurrió en la plataforma del Aeropuerto (AP) Internacional Ushuaia / Malvinas Argentinas (SAWH), que está ubicado ubicado 4 km al Sur de la ciudad del mismo nombre, tiene una pista de hormigón, con orientación 07/25 de 2800 m x 45 m de largo y ancho respectivamente

1.10.2 Las coordenadas geográficas del lugar son: 54° 50' 36" S y 068° 17' 44" W, con una elevación de 31 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:

En su desplazamiento, arrastrada por el viento, una escalera de arrastre 07-069, golpeó el ala derecha del avión produciendo abolladuras en el borde de ataque y daños en el faro de aterrizaje del mismo lado.

1.13 Información médica y patológica

Un operario resultó con contusiones varias en el brazo derecho, miembro inferior izquierdo y en la espalda. Fue atendido en la enfermería del aeropuerto y luego derivado y atendido en el Hospital Regional Ushuaia.

1.14 Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

No aplicable.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el momento del hecho, los pasajeros se encontraban embarcados en la aeronave, y con la unidad auxiliar de puesta en marcha (APU), en funcionamiento.

1.16.2 Al observar el desplazamiento de la escalera, un operario de la empresa prestadora del servicio de rampa, intentó detenerla sin lograrlo, recibiendo contusiones varias en el intento

1.16.3 Según información obtenida, “la escalera se encontraba con trabas y calzas puestas” (sic) a unos 20 m de la posición del avión.

1.16.4 El personal de la empresa no informó a las autoridad aeronáutica la ocurrencia del hecho, sino cuando le fue requerido por ésta, la causa de la demora de un vuelo programado.

1.16.5 La zona donde se guarda el material de apoyo, como las escaleras, es un lugar abierto fuera de la vista del operador de TWR.

#### 1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es propiedad de una Empresa de Transporte Aerocomercial Internacional de Pasajeros y Carga.

#### 1.18 Información adicional

No aplicable

#### 1.19 Técnicas de Investigación Útiles y Eficaces

No se utilizaron nuevas técnicas

## 2 ANÁLISIS

### 2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 Al encontrarse los pasajeros a bordo, listos para iniciar un vuelo, con el APU de la aeronave en funcionamiento para el suministro de aire acondicionado, siendo la empresa de transporte aerocomercial internacional, es posible considerar el hecho como un incidente de aviación, de acuerdo lo que establece la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

2.1.2 El desplazamiento de la escalera es indicativo de la existencia no solo de un fuerte viento sino de un insuficiente tipo de frenado o amarrado de la misma.

### 2.1 Aspecto Técnico

No hay elementos que indiquen la existencia de alguna falla de origen técnico de la aeronave.

### 3 CONCLUSIONES

#### 3.1 Hechos Definidos

- 3.1.1 Por sus características, el hecho puede ser considerado un incidente.
- 3.1.2 Insuficiente frenado o amarrado de la escalera.
- 3.1.3 La empresa no informó la ocurrencia del hecho a la autoridad aeronáutica.
- 3.1.4 La meteorología influyó en el incidente.

#### 3.2 Causa

En vuelo de aviación comercial regular, con los pasajeros embarcados en la aeronave y el APU en funcionamiento, impacto de una escalera de remolque contra el ala derecha de la aeronave, debido al desplazamiento de ésta desde su alojamiento hasta la plataforma de operaciones y al intenso viento en ése momento.

#### Factores contribuyentes

- 1) Meteorología: Fuertes vientos locales
- 2) Instalaciones: Insuficiente contención / amarre de la escalera para evitar su desplazamiento

### 4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

#### 4.1 Al Propietario / Explotador de la aeronave

Considerar la necesidad y conveniencia de recordar a sus operarios el cumplimiento de lo previsto en el MOE de la empresa en lo referente a informar a la autoridad aeronáutica la ocurrencia de todo hecho relacionado con la operación de sus aeronaves por el medio más rápido que sea posible, a fin de contribuir con la seguridad operacional, preservando vidas y bienes, propios y de terceros.

#### 4.2 Al propietario de la escalera

Considerar la necesidad y conveniencia de revisar los procedimientos establecidos en sus normas internas para el amarre / frenado de las escalera que se hallan al descubierto a fin de evitar su libre desplazamiento en oportunidad de fuertes vientos como en el presente caso, a fin de contribuir con la seguridad operacional, preservando vidas y bienes, propios y de terceros.

#### 4.3 Al operador de rampa

Considerar la necesidad y conveniencia de revisar el procedimiento establecido en sus normas internas, referente a las precauciones a tomar ante la existencia de objetos sueltos en el área de movimiento y su amarre.

#### 4.4 A la Regional Aérea Sur de la ANAC

Considerar la necesidad y conveniencia de realizar las gestiones y estudios más adecuados conjuntamente con el Jefe de Aeropuerto Usuhaia y el Administrador del Aeropuerto, a efectos de instalar un sistema de monitoreo de las zonas donde el operador de TWR no tiene visión ("zonas ciegas"), para advertir movimientos de elementos extraños hacia la zona de operaciones y los procedimientos que deben cumplir las empresas que operan en el Aeropuerto a fin de contribuir con la seguridad operacional, preservar vidas y bienes propios y de terceros.

### 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 Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil 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

Sr Carlos MORALES  
Investigador Operativo

Sr Rubén PALACIOS  
Investigador Técnico

Director de Investigaciones