

INFORME INICIAL DE INCIDENTE

INCIDENTE OCURRIDO EN: Intersección del rodaje principal y acceso a la posición de estacionamiento 19 de la Plataforma Comercial del Aeropuerto Buenos Aires/Aeroparque Jorge Newbery

FECHA: 05 de marzo de 2014

HORA: 01:48 UTC

AERONAVE: Avión

MARCA: Boeing

MODELO: 737/800

MATRICULA: PR-GGD

PILOTO: Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea PLA (BRASIL)

PROPIETARIO: Empresa de Transporte Comercial Internacional

AERONAVE: Avión

MARCA: AIRBUS

MODELO: A 320

MATRICULA: LV-BET

PILOTO: Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión

PROPIETARIO: Empresa de Transporte 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 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del incidente

1.1.1 El 05 de marzo de 2014 la aeronave Airbus A320 matrícula LV-BET procedente del Aeropuerto (AP) Tucumán/Teniente Benjamín Matienzo (SANT), con posterioridad al aterrizaje en la pista 31 del (AP) Buenos Aires/Aeroparque Jorge Newbery (SABE), mientras se encontraba detenida enfrentando la posición de estacionamiento 19 de la plataforma comercial, a una distancia aproximada de 10 m de la marca, en espera del personal de rampa, fue impactada en el timón de profundidad derecho por el winglet de la semiala izquierda de la aeronave Boeing 737/800 matrícula PR-GGD que rodaba por la calle de rodaje principal hacia la cabecera 31.

1.2 Lesiones a personas

No hubo lesiones de las tripulaciones ni pasajeros de las dos aeronaves involucradas.

1.3 Daños sufridos por las aeronaves

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 Aeronave LV-BET

1.5.1.1 Comandante

1.5.1.1.1 El comandante era titular de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión con habilitaciones para, vuelo nocturno, vuelo por instrumentos, monomotores y multimotores terrestres hasta 5700 kg; CAT III A319; A320; DC9; F27; F28; MD81; MD83; MD88.

1.5.1.1.2 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica, Clase I se encontraba en vigencia hasta el 31/08/ 2014

1.5.2 Aeronave PR-GGD

1.5.2.1 Comandante

1.5.2.1.1 El comandante era titular de la licencia de Piloto de Línea Aérea con habilitación para B727,B73E, B747, B767,DC10, expedida por la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) de la República Federativa de Brasil (RFB).

1.5.2.1.2 Su Certificado de Capacidad Física, Clase 1, otorgada por la ANAC de la RFB, se encontraba vigente hasta el 30/01/2015.

1.6 Información sobre las aeronaves

1.6.1 Aeronave matrícula LV-BET:

1.6.2 Aeronave matrícula PR-GGD:

1.7 Información meteorológica

La meteorología no influyo en el suceso.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicabe en este suceso.

1.9 Comunicaciones

1.9.1 Al momento del incidente ambas aeronaves se encontraban en comunicación con el Operador de Tránsito Aéreo de Control de Superficie.

1.10 Información sobre el lugar del incidente

1.10.1 El suceso ocurrió en la intersección de la acceso A y la calle de rodaje principal plataforma comercial del AP SABE.

1.11 Registradores de vuelo

1.13 Información médica y patológica

No aplicable.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

1.15.1 Al momento del incidente los tripulantes y pasajeros de ambas aeronaves se encontraban con los cinturones de seguridad colocados, los cuales protegieron de sufrir lesiones a todos los involucrados.

1.15.2 Después de producido el incidente el personal del AP dispuso la movilización de las aeronaves LV-BET a la posición 19 y la PR-GGD Plataforma Sur.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 A la llegada de los investigadores al lugar del incidente se verificaron los daños en ambas aeronaves.

1.16.2 Se solicitó un informe circunstanciado al Jefe de AP SABE.

1.16.3 Se comprobó que para la maniobra de rodaje de la aeronave LV-BET hacia la posición de estacionamiento 19, no hubo personal de rampa que asistiera al piloto, ya que dicho personal se encontraba asistiendo a otra aeronave.

17 Información orgánica y de dirección

1.17.1 Las aeronaves involucradas en el incidente, PR-GGD y LV-BET, eran propiedad de una Empresa de Transporte Aerocomercial Internacional extranjera y de una Empresa de Transporte Internacional Argentina, respectivamente.

1.18 Información adicional

1.18.2 La prestación del servicio de rampa a las empresas propietarias de las aeronaves, estaba a cargo de la empresa INTERCARGO S.A.

1.18.3 La controladora de turno manifestó en la entrevista que desde el puesto donde estaba ubicada en la TWR, se dificulta visualizar en su totalidad la plataforma comercial del AP Jorge Newbery en condiciones nocturnas.

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se aplicaron las de rutina.

2 HIPÓTESIS INICIAL

En un vuelo de Aviación Comercial Internacional de Pasajeros, en la fase de rodaje posterior al aterrizaje hacia la posición de estacionamiento asignada en la Plataforma Comercial, colisión en tierra con una aeronave que rodaba hacia el umbral de la pista en uso, debido a la combinación de los siguientes factores:

- 2 Rodaje de la aeronave hacia la posición asignada en una plataforma sin asistencia de señalero y/o remolque.
- 3 Inadecuado control de la Operadora de Tránsito Aéreo de superficie al no advertir que la aeronave que se dirigía a la posición 19 asignada, se encontraba detenida obstruyendo parcialmente la calle de rodaje principal, por donde rodaba la aeronave que se dirigía hacia el umbral de la pista en uso.
- 4 Probable inadecuada iluminación de la plataforma de estacionamiento dado que rodando de norte a sur por la calle de rodaje principal, se produciría encandilamiento.
- 5 Ausencia de señalero en la posición donde tenía que estacionar la aeronave que se dirigía hacia esa posición.

3 TAREAS PENDIENTES

3.1 Recepción de la información solicitada a:

- 1) Servicio Meteorológico Nacional.
- 2) INMAE
- 3) ANAC - Dirección de Aeronavegabilidad.
- 4) ANAC – Dirección de Licencias al Personal.
- 5) Jefatura ATS AP Jorge Newbery (Informe Circunstanciado del suceso, informe de la operatoria de la Empresa Intercargo con relación a las aeronaves involucradas, desgrabación de la comunicaciones efectuadas entre las referidas aeronaves, fotos y croquis del lugar del suceso, información s/ quién autorizó la remoción de las aeronaves antes de la llegada de los investigadores de la JIAAC.

BUENOS AIRES, de marzo de 2014

Sr Alejandro DURAN Y MORITAN
Investigador Operativo

Sr Maximiliano MASSACCESI
Investigador Técnico