

La Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) es un organismo descentralizado que funciona en el ámbito de la Secretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Interior y Transporte de la Nación. La JIAAC, con casi 60 años de trayectoria en la República Argentina, tiene como misión:

- Determinar las causas de los accidentes e incidentes acaecidos en el ámbito de la aviación civil.
- Recomendar acciones eficaces dirigidas a disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes e incidentes aéreos en el futuro, a fin de promover la seguridad operacional.

Con el objetivo de dar cumplimiento a su misión, la JIAAC instituye las investigaciones de los sucesos de acuerdo con lo establecido en el Anexo 13 – Investigación de accidentes e incidentes de aviación- al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional (OACI), ratificado por Ley 13.891. En el ámbito nacional, la JIAAC establece sus procedimientos y funcionamiento de acuerdo a lo establecido en el Código Aeronáutico (Ley 17.285 Título IX Investigación de Accidentes) y los Decretos N° 934/70 y 1193XXX.

La investigación tiene como única finalidad la contribución a la seguridad operacional, por lo que la totalidad de los análisis se llevan a cabo sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba de tipo judicial, sino con el objetivo fundamental de prevenir futuros accidentes.

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

El proceso completo de la investigación no posee plazos legales de conclusión, de acuerdo a lo normado en el Anexo 13. Ello se fundamenta en la necesidad de cumplimentar con rigor científico todos los pasos del proceso, desde la recolección inicial de indicios, análisis de materiales, hasta el análisis de desempeño humano y organizacional.

Información fáctica de los hechos (*)

() La presente información reviste el carácter de preliminar y se encuentra sujeta a ulteriores modificaciones, acorde avancen los hallazgos en el proceso de investigación.*

ACCIDENTE OCURRIDO EN: “Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery” de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

FECHA: 10 de mayo de 2014

HORA: 15:50 UTC (aprox.)

AERONAVE: Avión

MARCA: BOEING

MATRICULA: LV-CPH

MODELO: 737-700

COMANDANTE: Licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea (TLA)

PRIMER OFICIAL: Licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea (TLA)

PROPIETARIO: Publico / Privado.

AERONAVE: Avión

MARCA: BOEING

MATRICULA: LV-CXS

MODELO: 737-800

COMANDANTE: Licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea (TLA)

PRIMER OFICIAL: Licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea (TLA)

PROPIETARIO: Publico / Privado.

NOTA: Las horas están expresadas en hora UTC, que para el lugar del accidente corresponde a la hora huso horario -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del abordaje:

1.1.1 El 10 de mayo de 2014, el vuelo AR 1387 de la aeronave LV-CPH procedente de Montevideo – República Oriental del Uruguay, arribó al Aeroparque Jorge Newbery a las 15:45 UTC, siendo autorizado a estacionar en la posición N° 3. En el rodaje a la posición N° 3, fuera de la línea amarilla de taxiway correspondiente, abordó al LV-CXS que cumplimentaba el vuelo AR 1694 y se encontraba estacionado en la posición N° 2 contigua. Con el señalero a la vista, inició el viraje, impactando con el winglet izquierdo el estabilizador horizontal derecho del avión estacionado. La aeronave LV-CXS se encontraba con los motores detenidos en espera de unos pasajeros, para proceder al cierre de la puerta.

1.1.2 El accidente ocurrió de día y en condiciones visuales.

1.2 Lesiones a personas:

1.2.1 LV-CPH

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	5	47	

1.2.2 LV-CXS

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

1.3 Daños en las aeronaves:

1.3.1 LV-CPH

1.3.1.1 Célula: Daños a verificar, por mantenimiento, en winglet izquierdo.

1.3.1.2 Motores: Sin daños

1.3.1.3 Los daños en general fueron clasificados como Leves

1.3.2 LV-CXS

1.3.2.1 Célula: Rotura estabilizador horizontal derecho (elevador).

1.3.2.2 Motores: Sin daños.

1.3.2.3 Los daños en general fueron calificados como Leves.

1.4 Otros daños:

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

Ambas tripulaciones tenían su documentación personal y las habilitaciones necesarias para la actividad que estaban desarrollando.

1.6 Información sobre las aeronaves

A desarrollar.

1.6.6 Peso y Balanceo

A desarrollar.

1.7 Información Meteorológica:

Claro e ilimitado (CAVOK). Temperatura 18 °C.

Condiciones visuales durante la operación.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

Técnicamente las comunicaciones se desarrollaron sin inconvenientes en ambos sentidos y en todas las frecuencias utilizadas.

Contenido de las comunicaciones en análisis, a espera de las transcripciones.

1.10 Información sobre el lugar del accidente:

El accidente tuvo lugar entre las posiciones N° 2 y 3 del Aeroparque Jorge Newbery - CABA, el cual está ubicado a 3 km al Este de la ciudad homónima en las coordenadas S 34° 33' 32'' W 058° 24' 59''. Le elevación es 5.6 m sobre el nivel medio del mar (SNM). Tiene una pista con orientación 13 / 31 de hormigón y 2100x40 metros.

1.11 Registradores de vuelo

Se retiraron los registradores de voces (CVR) de ambas aeronaves para su posterior escucha y transcripción. Se estima escucha y transcripción día jueves 15 de mayo 09:00 HOA en Trabajos a Terceros de la empresa.

1.12 Información sobre la aeronave y el impacto

1.12.1 Durante el rodaje de ingreso para estacionamiento en la posición N° 3, abordaje entre aeronaves con daños en el winglet izquierdo del LV-CPH y rotura de la parte móvil del estabilizador horizontal derecho del LV-CXS.

1.12.2 Las aeronaves, no habían sido removidas de la posición en que se abordaron.

1.13 Información médica y patológica

Información en proceso de obtención y análisis.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

De acuerdo a la información obtenida, no hubo lesionados en ninguna de las aeronaves. Tanto los pasajeros como las tripulaciones descendieron por sus propios medios por los accesos normales y en ambos casos sin señales de pánico.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Trabajo de campo:

Al arribo de los investigadores al Aeroparque, las aeronaves se encontraban en el lugar donde había ocurrido el accidente y preservados por la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA).

Se revisaron y fotografiaron ambas aeronaves. Se observaron los daños producidos y se procedió al desmontaje y preservación de los CVR de ambos aviones, quedando en custodia de la empresa de seguridad Falcon SA, que desempeña trabajo de seguridad interna para Aerolíneas Argentinas.

Se solicitó al Gerente de Seguridad Operacional de la empresa involucrada la presentación de ambas tripulaciones en la Sede Central de la Junta de investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) para la toma de las declaraciones correspondientes, como así también la presentación de su documentación personal y la relativa a la actividad que estaban desarrollando.

La dotación de rampa estaba constituida por un (1) Supervisor que ofició de señalero de ala derecha, un (1) señalero en la posición N° 3 y un (1) auxiliar que ofició de señalero de punta de ala izquierda. Todos citados también a la JIAAC Sede Central, con la documentación personal correspondiente.

1.17 Información orgánica y de dirección:

Ambas aeronaves pertenecen a la misma empresa de transporte aéreo regular nacional e internacional.

1.18 Información adicional:

En la Publicación de información aeronáutica (AIP) se encuentran publicados los rodajes y las posiciones de estacionamiento. Las posiciones números 2 y 3 no presentan observaciones y corresponden a las aeronaves que se abordaron.

1.19 Técnicas de Investigaciones Útiles y Eficaces:

No se aplicaron nuevas técnicas.

LAS CAUSAS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD SE ENCUENTRAN EN EL PROCESO INICIAL DE INVESTIGACIÓN.

HIPÓTESIS de TRABAJO de CARÁCTER CONFIDENCIAL

Hipótesis inicial de trabajo sobre el accidente con los elementos obtenidos a la fecha y sujeto a modificaciones de acuerdo a la evolución de la investigación.

- 1) Rodaje del LV-CPH fuera de la línea de guía.
Por: Rueda de nariz desplazada aproximadamente un (1) metro de la línea de guía, y el tren principal derecho desplazado también a la izquierda de la línea de guía unos dos (2) metros aproximadamente.
- 2) Probable interpretación errónea de las señales del personal de tierra, por parte de la tripulación.
- 3) Se encuentra en proceso de análisis el modo en que los señaleros se comunicaron con la tripulación.
- 4) Inadecuada planimetría de la posición N° 3.
Por: Probables diferencias entre plano del AIP (SABE AD.2.9 7FEB 2013) con el observado.
- 5) Probable falta de un procedimiento de comunicación y colocación para la finalización del procedimiento de estacionamiento.
Por: La última comunicación entre Rodaje y Aeronave fue cuando se asignó la posición durante el rodaje.

ADVERTENCIA: No existen al momento indicios que permitan aseverar ninguna de las hipótesis que se trata. La causa puede ser una de las hipótesis planteadas o una combinación de ellas.