

INFORME INICIAL DE INCIDENTE

INCIDENTE OCURRIDO EN: Aeropuerto Internacional Ezeiza
"Ministro Pistarini" – Pcia de Buenos Aires

FECHA: 19 de enero de 2015

HORA: 18:35 UTC Aprox

AERONAVE: Avión

MARCA: Boeing

MODELO: B-737- 300

MATRICULA: CP 2684

COMANDANTE: Licencia otorgada por DGAC - Estado Plurinacional de Bolivia

COPILOTO: Licencia otorgada por DGAC- Estado Plurinacional de Bolivia

PROPIETARIO: Empresa Privada.

EXPLOTADOR: Línea Aérea Comercial Regular.

Nota: Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC) que para el lugar del incidente corresponde a la hora huso horario -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del incidente

1.1.1 En un vuelo de Línea Aérea Comercial Regular, procedente de Santa Cruz de la Sierra (SLVR) Bolivia, estacionado en plataforma (manga número 3) y desembarcando los pasajeros, mientras se realizaba el servicio de rampa, al aproximar la cinta transportadora de equipajes a la bodega trasera, se produjo el impacto del vehículo contra la parte inferior del fuselaje, lo que produjo daños leves en la estructura.

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves	--	--	--
Ninguna	7	134	--

1.3 Daños en la aeronave:

1.3.1 Célula: Al colocar la cinta transportadora de equipajes, golpea zona ventral trasera afectando la estación 807/827 produciéndole varios golpes y raspaduras.

1.3.2 Motores: Sin daños.

1.4 Otros daños

1.4.1 No aplicable.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 Al momento del incidente la tripulación contaba con su documentación actualizada, quienes por las características del suceso no fueron parte del mismo. El Operador de Rampa que conducía la cinta transportadora de equipajes contaba con habilitaciones aeronáuticas y psicofísico al día.

1.6 Información sobre la aeronave

Pendiente Recibir Inf DEM y DNSO

1.6.1 Características generales del avión: La aeronave Boeing-737- modelo B737-300, dos plantas de poder CFM-56-3-B1. Internacional de 22.000 lbs de empuje por motor, avión de transporte de pasajeros..

1.6.2 La aeronave era un avión Boeing B-737 300, matrícula CP-2684, Número de serie: 274055.

1.6.3 Poseía Certificado de Aeronavegabilidad y Certificado de Matrícula al día, expedidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Estado Plurinacional de Bolivia, según documentación presentada por la Empresa explotadora.

1.6.4 Célula

1.6.4.1 Pendiente.

1.6.5 Motores

1.6.5.1 Pendiente.

1.6.6 Peso y Balanceo

No aplicable.

1.7 Información Meteorológica

1.7.1 El informe del Servicio Meteorológico Nacional (SMN) consigna para SAEZ, de acuerdo al METAR de las 18:00 UTC del 19 de enero de 2015, las condiciones eran las siguientes: Viento de los 170º/08kt, Claro e ilimitado, temperatura 23°C, Punto de Rocío 19°C, Presión a nivel del mar 1012 hPa.

1.8 Ayudas a la navegación

Pendiente Recibir SMN

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No Aplicable

1.10 Información sobre el lugar del incidente:

1.10.1 La aeronave aterrizó en el Aeropuerto de Ezeiza (EZE/SAEZ) que fue donde se tomó intervención, tiene una pista (RWY) 11/29 de 3.300x60 m de asfalto y otra con orientación 17/35 de 3.105x45 m de asfalto, ubicado a 22 Km al SSW de la Capital Federal. Es público, controlado y opera H24. Categoría SEI 9.

1.10.2 Las coordenadas geográficas del lugar son; 34°49' 20" S y 058° 32' 09" W, con una elevación de 20,5 m sobre el nivel medio del mar.

1.10.3 La aeronave se encontraba en la Posición de Estacionamiento de Plataforma – Manga Número 3.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre la aeronave y el impacto

1.12.1 La aeronave fue impactada al colocar la cinta transportadora de equipajes en la zona ventral trasera afectando la estación 807/827 produciéndole varios golpes y raspaduras.

1.13 Información médica y patológica

1.13.1 Pendiente de recibir información de la aptitud psicofisiológica del Operador de Rampa.

1.14 Incendio

Pendiente Recibir Inf DEM y DNSO

No hubo.

1.15 Supervivencia

No aplicable

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Actualmente, el grupo de trabajo se encuentra abocado a la tarea de recolección de datos fácticos, testimonios y documentación.

1.16.2 En el lugar del incidente se realizó una entrevista al operador de la cinta transportadora de equipajes, no pudiéndose controlar el equipo dado que el mismo estaba siendo utilizado para el servicio de rampa de otra aeronave.

1.16.3 En el aeropuerto de Ezeiza, en la plataforma auxiliar se realizó una inspección ocular, junto con el investigador operativo y personal de mantenimiento se sacan fotos e inspecciona la zona ventral de la aeronave donde sufrió daños en la estación 807/827.

1.16.4 El personal calificado de la empresa inspeccionó el área constatando que no se produjeron daños de relevancia en la estructura y que no afectaban al vuelo,

por lo que se liberó la aeronave y se certificó que la misma se encontraba aeronavegable, levantando la novedad del Registro Técnico de Vuelo (RTV).

1.17 Información orgánica y de dirección

1.17.1 La aeronave estaba operada por una Línea Aérea Comercial Regular.

1.17.2 El servicio de rampa es prestado por una empresa privada, la que brinda servicios a terceros en la aeroestación.

1.18 Información adicional

1.18.1 Se solicitó a la empresa Prestadora del Servicio de Rampa copia del procedimiento previsto en su manual de operaciones, en particular en lo referido a las consignas de seguridad de la operación de la cinta transportadora de equipajes.

1.18.2 Asimismo se solicitó el registro de mantenimiento de los equipos de rampa, en particular de la cinta transportadora de equipajes que intervino en el incidente.

Pendiente Recibir Respuesta Intercargo

1.18.3 El incidente ocurrió a las 18:35 horas (UTC) y se dio intervención a la JIAAC a las 20:35 horas (UTC), al arribo de los investigadores, la aeronave había sido trasladada a una posición de estacionamiento remota, dado que debía ubicarse en la manga número 3 otra aeronave que operaba en el aeropuerto. En esta nueva ubicación la aeronave fue inspeccionada por personal de mantenimiento de otra línea aérea, quienes emitieron un informe sobre los daños producidos.

1.19 Técnicas de Investigaciones Útiles y Eficaces

1.19.1 De las entrevistas a testigos y la investigación de campo, en una primera etapa, surgen los siguientes elementos:

1.19.1.1 Se trató de un vuelo de Línea Aérea Comercial Regular, estacionado en la plataforma al que le estaban realizando el servicio de rampa.

1.19.1.2 La aeronave estaba autorizada a estacionar en la posición de la manga número 3.

1.19.1.3 Se solicitó a la empresa Prestadora del Servicio de Rampa copia de los registros de mantenimiento de la cinta transportadora de equipajes que intervino en el incidente, a los efectos de considerar si la falla de frenos era recurrente en ese equipo.

Pendiente Recibir Respuesta Intercargo

2. HIPÓTESIS INICIAL

2.1 Técnica.

2.1 De lo investigado surge que el incidente de este avión no es atribuible a fallas del material ni al mantenimiento.

2.2 Operativa

2.2.1 Hasta el momento, se podría inferir que las causas estarían circunscriptas a la operación del servicio de rampa.

2.2.2 La fuerza del impacto de la cinta transportadora de equipajes contra la parte inferior (ventral) del fuselaje causó el daño leve en la estructura externa del mismo.

2.2.3 La meteorología era óptima y no habría afectado la operación.

3. TAREAS PENDIENTES

3.1 .. Recibir información de SMN de rutina.

3.2 Recibir información de licencias, habilitaciones y exámenes psicofisiológicos del Operador de Rampa por parte del DEM y DNSO.

3.3 Recibir de la empresa Prestadora del Servicio de Rampa:

3.3.1 Procedimientos de Operación de la cinta transportadora de equipajes.

3.3.2 Registros de mantenimientos realizados a la cinta transportadora de equipajes.

Buenos Aires, 27 de enero de 2015.

Investigador Operativo
Jorge L. Rodríguez

Investigador Técnico
Rubén Palacios

Investigador Operativo (Aux.)
Claudio J. Lavirgen

Investigador Técnico (Aux.)
Germán Rodríguez