

INFORME DE INCIDENTE

Expediente: EX-2024-APN- 14773771-DNISAE#JST

Título: Operaciones en el suelo, Gulfstream GIV, matrícula T7-SUE, Aeropuerto Internacional de San Fernando, Buenos Aires.

Fecha y hora del suceso: 05/02/2024 08:30 UTC

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos

Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

info@jst.gob.ar

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato: Aviación. Incidente. T7-SUE. Aeropuerto Internacional de San Fernando, Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst

ÍNDICE

SOBRE LA JST	4
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN	5
SOBRE EL INFORME DE INCIDENTE.....	7

SOBRE LA JST

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es mejorar la seguridad a través de la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones de acciones eficaces. Mediante la investigación sistémica de los factores desencadenantes, se evita la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro.

De conformidad con la [Ley N.º 27.514](#) de seguridad en el transporte, la investigación de todo suceso tiene un carácter estrictamente técnico y las conclusiones no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

Según el artículo 26 de la [Ley N.º 27.514](#), la JST puede realizar estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en el transporte.

Esta investigación ha sido efectuada con el único objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo estipula la ley de creación de la JST.

SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN

La JST ha adoptado el modelo sistémico para el análisis de los accidentes e incidentes de transporte modales, multimodales y de infraestructura conexa.

El modelo ha sido ampliamente adoptado, como así también validado y difundido por organismos líderes en la investigación de accidentes e incidentes a nivel internacional.

Las premisas centrales del modelo sistémico de investigación de accidentes son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes e inmediatos del evento. Estos constituyen el punto de partida de la investigación y son analizados con referencia a las defensas del sistema de transporte junto a otros factores, que en muchos casos se encuentran alejados en tiempo y espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- Las defensas del sistema de transporte procuran detectar, contener y ayudar a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- Los factores que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea o la ocurrencia de fallas técnicas, así como explicar las fallas en las defensas, están generalmente alejados en el tiempo y el espacio del momento de desencadenamiento del evento. Son denominados factores sistémicos, y están vinculados estrechamente a elementos tales como, por ejemplo, el contexto de la operación, las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la seguridad operacional por parte de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

En consecuencia, la investigación basada en el modelo sistémico tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como otros factores de riesgo de seguridad operacional que, aunque no guarden una relación de causalidad con el suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. De esta manera, la investigación sistémica buscará mitigar riesgos y prevenir accidentes e incidentes

a partir de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas.

SOBRE EL INFORME DE INCIDENTE

El **Informe de Incidente** es el resultado de una investigación documental que se realiza para sucesos que, debido a sus características, es poco probable que aporten nuevas lecciones de seguridad operacional. Este tipo de investigación puede no requerir el traslado de los investigadores al lugar del suceso, fundamentándose en la recolección de datos a distancia y entrevistas al personal aeronáutico involucrado. Entre los criterios orientativos para instituir una investigación documental se encuentran los siguientes:

- a. Incidentes de aviación general categorizados como ADRM, ARC, GCOL, LOC-G, RE o USOS¹, que no hayan ocasionado lesiones a personas y que involucren aeronaves con un MTOW inferior a 2250 kg.
- b. Incidentes categorizados como SCF-PP o SCF-NP que no hayan ocasionado daños a la aeronave ni lesiones a personas.
- c. Emergencias en vuelo que fueran resueltas sin ocasionar daños a la aeronave ni lesiones a personas y, en aquellos casos que corresponda, sin utilizar el oxígeno de emergencia.
- d. Sucesos que involucren únicamente a aeronaves experimentales, a menos que éstas se encuentren en proceso de certificación o el accidente resulte en personas con lesiones graves o fatales.
- e. Todo suceso que fuera notificado de manera tardía, o en el cual se hayan desplazado los restos de la aeronave sin autorización de la JST, del cual no se disponga de información suficiente como para desarrollar una investigación estándar.

El **Informe de Incidente** es confeccionado mediante la plataforma de la *European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems* (ECCAIRS), un sistema desarrollado por la Unión Europea para asistir a las diferentes autoridades responsables del transporte y de la investigación de accidentes e incidentes en la mejora de la seguridad operacional. El ECCAIRS permite, de manera estandarizada, recolectar, analizar y compartir

¹ Las categorías de sucesos corresponden a las desarrolladas por el Equipo de Taxonomía Común (CICTT) de la OACI y pueden encontrarse definidas en <http://www.intlaviationstandards.org/>.

información acerca de los sucesos en un formato compatible con el Sistema de Notificación de Accidentes/Incidentes de Aviación (ADREP).

Informe de Incidente

Datos del Suceso

Número de expediente	14773771/24	
Clasificación del suceso	Incident	
Alcance de la investigación	Desk investigation	
Categoría del suceso	RAMP: Ground Handling	
Día/hora UTC	5/2/2024	08:30
Estado/lugar del suceso	South America Argentina	
Nombre del lugar	Aeropuerto Internacional de San Fernando	
Latitud	34:27:18 South	
Longitud	58:35:29 West	
Condiciones Meteorológicas		

Reseña del Vuelo

Durante el rodaje de la aeronave Gulfstream G-IV, matrícula T7-SUE -que se encontraba en la segunda salida de la plataforma de un hangar privado y a 90 grados de la calle de rodaje Alpha- al aplicar potencia, provocó el desprendimiento de los portones del hangar detrás de la aeronave. Dichos portones cayeron hacia atrás y dañaron la aeronave Piper M350, matrícula LV-KKL.

Se solicitaron las comunicaciones efectuadas entre la aeronave y el Servicio de Tránsito Aéreo (ATS) del Aeropuerto Internacional de San Fernando a la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA). En la información recibida se comprobó que la aeronave T7-SUE solicitó y fue autorizada a realizar la puesta en marcha desde la plataforma privada. Unos pocos minutos más tarde, solicitó y fue autorizada a realizar el rodaje hacia la plataforma comercial para ocupar la posición 1.

Al respecto de este evento, la Gerencia de Seguridad Operacional de la empresa propietaria de los hangares realizó un análisis de riesgo en donde se expusieron medidas de mitigación para aeronaves pequeñas, medianas y grandes, que requieran partir o arribar de manera autopropulsada desde la plataforma.

Para el caso de aeronaves grandes, con una envergadura de 20 a 36 metros (como es el caso del G-IV) para la partida autopropulsada desde la plataforma privada, se requerirá: la presencia de señaleros, la autorización del ATS para el remolque de la aeronave con motores apagados hasta la calle de rodaje Alpha para su posterior puesta en marcha y rodaje.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina</i> <i>SADF : San Fernando, Ba</i>
Lugar de destino	
Duración del vuelo	
Call sign	<i>T7-SUE</i>
Fase del vuelo	<i>Standing</i>

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>T7-SUE</i>
Estado de matrícula	<i>San Marino</i>
Daños en la aeronave	<i>None</i>
Fabricante/modelo	<i>GULFSTREAM</i> <i>GIV</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing</i> <i>Aeroplane</i> <i>Large Aeroplane</i>
Número de serie	<i>1522</i>
Grupo masa	<i>27 001 to 272 000 kg</i>

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations</i> <i>Other</i>
Tipo de planificación	
Operador	

Tipo de operador