Asociación Profesional Argentina
de Despachantes de Aeronaves

Pagina Web: apada.org.ar
Email: apada.org@gmail.com

ASOCIACION PROFESIONAL ARGENTINA DE DESPACHANTES DE AERONAVES

Fundada el 10 Enero de 1992

DIRECTORES PARA LA REPUBLICA ARGENTINA Y SUDAMERICA DE I.F.A.L.DA.
International Federation of Airline Dispatchers Associations

CO-FUNDADORES DE R.I.D.I.T.A.
Red Iberoamericana de Investigación en Transporte Aéreo

BOLETIN INFORMATIVO
MARZO 2024

Este Boletín es una publicación exclusiva de A.P.A.D.A, que se distribuye mensualmente Vía e-mail en forma gratuita, entre sus asociados.

REPÚBLICA ARGENTINA: AIC B 02/2024 - Aprobación de los Procedimientos Generales - Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico - Pag. 1/2

O.A.C.I. - ANEXO 13 - Investigacion de Accidentes e Incidentes de Aviación - Pag. 2/3

ANÉCDOTAS OPERATIVAS" - Entrega 13: DAE Daniel Alberto Wiertz - Pag. 4/5

Aclaración: La información/circulares de las AIC A y B que se publican de la REPÚBLICA ARGENTINA, son las que consideramos más importantes, para nuestra función o conocimiento general. Por ese motivo, algunos números se omiten.-

---

REPÚBLICA ARGENTINA

AIC B 02/ 2024 (15 de Febrero de 2024)

APROBACION DE LOS PROCEDIMIENTOS GENERALES – SERVICIO DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO AERONAUTICO (PROGEN-SAR)

Se lleva a conocimiento de toda la Comunidad Aeronáutica que esta Administración Nacional ha promulgado oficialmente un nuevo documento que detalla los procedimientos, conceptos y principios básicos que el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) debe aplicar para la prestación del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) aeronáutico. La Autoridad Aeronáutica, en cumplimiento de su rol de fiscalización y regulación de la prestación de los Servicios de Navegación Aérea, ha promulgado la Resolución ANAC Nº 64/2024 de fecha 9 de febrero 2024, mediante la cual se aprueban los "PROCEDIMIENTOS GENERALES – SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO AERONÁUTICO (PROGEN – SAR)". El PROGEN-SAR es un documento regulatorio que complementa las normas establecidas en las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC) - Parte 212 - "BÚSQUEDA Y SALVAMENTO". Dicho documento entrará en vigencia a los 30 días luego de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina (BORA) y se encuentra disponible en el siguiente enlace web: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/progen.pdf La presente AIC tendrá una vigencia de seis meses a partir del día de la fecha, a los fines que la Comunidad Aeronáutica tome conocimiento de dicha.

O.A.C.I. – Organización de Aviación Civil Internacional

ANEXO 13 – Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación

---

Las causas de los accidentes e incidentes graves de aviación deben investigarse para impedir que se repitan. La determinación de las causas se lleva a cabo de mejor manera si la investigación es adecuada. Para recalcar este punto, en el Anexo 13 se sostiene que el objetivo de la investigación de un accidente o incidente es la prevención.

En el Anexo 13 figuran los requisitos internacionales para la investigación de accidentes e incidentes de aviación. Este Anexo se ha descrito de manera fácil de entender para todos los participantes en la investigación. Por eso, sirve como documento de referencia para que los individuos a los que se recurre en cualquier parte del mundo, a menudo sin darles tiempo de prepararse, puedan abordar los numerosos aspectos de la investigación de un accidente o incidente grave de aviación. Por ejemplo, en el Anexo se nombran explícitamente los Estados que pueden participaren la investigación, como el Estado del suceso, el de matrícula, el del explotador, el de diseño y el de fabricación. Además, en el Anexo se definen los derechos y obligaciones de dichos Estados.

La novena edición del Anexo 13 tiene ocho capítulos, un apéndice y cuatro adjuntos. Los tres primeros capítulos abarcan definiciones, aplicación y generalidades. En el Capítulo 3 se incluye la protección de las pruebas y la responsabilidad del Estado del suceso con respecto a la custodia y traslado de la aeronave. Asimismo, se define la forma en que el Estado debe manejar las solicitudes de otros Estados con respecto a participar en la investigación.

En caso de un suceso, es preciso notificar al respecto a todos los Estados que puedan participar en la investigación. Los procedimientos para la notificación figuran en el Capítulo 4. En este capítulo se describe la responsabilidad de llevar a cabo una investigación según el lugar del suceso, es decir, en el territorio de un Estado contratante de la OACI, en el territorio de un Estado que no es Estado contratante de la OACI, o fuera del territorio de cualquier Estado contratante de la OACI. Después de la notificación oficial de la investigación a las autoridades pertinentes, en el Capítulo 5 se aborda la

investigación.

La responsabilidad por la investigación corresponde al Estado en el cual ocurrió el accidente o incidente. Habitualmente ese Estado lleva a cabo la investigación, pero puede delegar, total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado. Si el suceso se produce fuera del territorio de cualquier Estado, el Estado de matrícula asume la responsabilidad de realizar la investigación.

El Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación que participan en una investigación tienen derecho a nombrar un representante acreditado para tomar parte en la misma. También podrán nombrarse asesores para ayudar a los representantes acreditados. El Estado que realiza la investigación puede recurrir a la mejor pericia técnica disponible de cualquier fuente para ayudar en la investigación.

La investigación incluye la recopilación, registro y análisis de toda la información pertinente; la determinación de las causas; la formulación de las recomendaciones de seguridad pertinentes y el informe final.

En el Capítulo 5 se incluyen además disposiciones relativas al investigador encargado, los registradores de vuelo, las autopsias, la coordinación con las autoridades judiciales, la notificación a las autoridades de seguridad de la aviación, la divulgación de la información y la reapertura de la investigación. Los Estados de los cuales han perecido sus nacionales en un accidente tienen la prerrogativa de nombrar a un experto para participar en la investigación.

El Capítulo 6 contiene las normas y métodos recomendados relativos a la preparación y publicación del informe final de la investigación. El formato recomendado para el informe final figura en el apéndice del Anexo.

Las bases de datos computadorizadas simplifican mucho el almacenamiento y análisis de la información sobre accidentes e incidentes. Compartir dicha información sobre seguridad es primordial para prevenir accidentes. La OACI funciona con una base computadorizada denominada sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes (ADREP), que facilita el intercambio de información de seguridad entre los Estados contratantes. El Capítulo 7 del Anexo 13 incluye los requisitos de notificación del sistema ADREP que se satisfacen mediante el informe preliminar y el informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación.

En el Capítulo 8 del Anexo 13 se abordan las medidas necesarias para prevenir los accidentes. Las disposiciones de este capítulo abordan los sistemas de notificación de incidentes, tanto obligatorios como voluntarios, y la necesidad de que haya un entorno sin sanciones para la notificación voluntaria de riesgos en materia de seguridad. Seguidamente, se describen los sistemas de bases de datos y la forma de analizar la información de seguridad contenida en dichas bases para determinar las medidas preventivas. Finalmente, se recomienda a los Estados promover el establecimiento de redes para compartir información de seguridad con el objeto de facilitar el libre intercambio de información sobre las deficiencias reales y posibles en materia de seguridad operacional. Los procedimientos descritos en este capítulo forman parte del sistema de gestión de la seguridad cuyo objetivo es reducir el número de accidentes e incidentes graves en todo el mundo.- (Fin)

SECCIÓN: "ANÉCDOTAS OPERATIVAS"
Entrega Nº 13 – DANIEL ALBERTO WIERTZ

Invitamos a TODOS nuestros asociados a compartir las suyas, las que iremos publicando al recibirlas.-

"Anécdota Aeronáutica, o cuando "Factores Externos" ayudan a la Operación"

Villa Gesell, verano de hace mil años, junto a un grupo de personal de Comodoro Rivadavia, nos mandan a inaugurar la temporada, esa escala se convertía en estrella con 8 a 10 vuelos diarios, de sol a sol se trabajaba claro, te daban un departamento bárbaro para vivir pero la condición es que vayas con tu esposa y familia, para que no se salga de fiesta claro.

De jefe de escala fue Don Varas, dos personas de tráfico, Miguel Geldres de mantenimiento y yo, con medio día de experiencia.

Ya de entrada era todo muy bizarro, el aeropuerto no tenia seguridad, todo era abierto, más de una vez encontrabas a los pasajeros haciendo dedo al Capitán en la misma plataforma, y entre vuelo y vuelo Miguel espantaba a los Chajaes que habitaban un bañado cercano a los escopetazos limpios, y apenas amanecía llegábamos al edificio, muy precario todo y nos esperaba gaucho, verdadero gaucho, que atendía el tema rampa junto a otros contratados, y llegaba en su carro tirado por su caballo que lo esperaba todo el día hasta finalizar la jornada.

Ni hablar de la plataforma, solo para un avión, aunque Miguel hacia entrar tres, no sé cómo.

Claro que la operatoria en si era bastante precaria también, 1000 x 5000, techo 1000ft y visibilidad 5000m de VFR, y con un NDB que a duras penas funcionaba….hasta que sucedió, y la meteorología hizo de las suyas y los techos no superaban los 300/400ft a lo sumo, visibilidad más o menos, se comenzaron a cancelar los vuelos y a juntarse pasajeros por doquier….

No hay nada que hacer le decía a Varitas (nuestro jefe)…Nos querían fajar los pasajeros, haceles entender que no había radioayudas ni nada de eso!!.-

De repente lo veo venir con una sonrisa en los labios…me dice…..-Che Dany (así me llamaba), llama a OW (hoy cco) y pedile que manden el avión, pero con tal Piloto…ese, no otro, ese….

Lo mire extrañado pero él me decía que tenía que ver con algún "factor externo"…o algo así.

Listo, OW nos daba mucha bolilla en esos tiempo así que todo ok, seguía con ST a 300ft así que no le di muchas esperanzas…No paso mucho tiempo que llamo "ese" capitán por frecuencia, le dije que estaba pésimo claro….a lo que me respondió: **ándate a la plataforma y decime donde ves el hueco…Y me salió decirle que??? ..Si..Si, el hueco donde está?...**fui y vine claro…A los 230 grados pero al fondo contra el horizonte le dije….imposible….pasaron unos pocos minutos y allí, en ese hueco, apareció el gran B737-200 arrastrándose contra el piso, saltando el cementerio de la cabecera y los árboles fuera de tolerancia que había, la tumba de Carlos Gesell, y al piso, reversores, y a la plataforma…de 10.

Cuando el avión llega a plataforma lo veo a Varitas que me mira sonriente, viejo bicho, como diciendo ¿Viste que tenía razón y se podía?...Claro que a su lado tenía el **"factor externo"** (ahí comprendí), una de la pibas de la zona de la cual "Nuestro Valiente Capitán" se había enamorado….

Y ya lo dice el viejo dicho, un pel……. (mejor no me abstengo de completar el dicho, ja ja)…..

Demás está decir que los próximos días fueron iguales o peores meteorológicamente con respecto a las temporadas anteriores, pero teníamos el as bajo la manga, este susodicho (y se le agrego otro más un tiempo después) eran convocados para el puente aéreo, así que 100 por ciento de efectividad y por 10 días nos convertimos en guían visuales buscadores de huecos a pedido de los enamorados….cosas que pasaban antes claro.

Se preguntaran… ¿Que paso con los enamorados y quienes eran?....Saben que no me acuerdo????..... Y si no me acuerdo, es como que no pasó.

Daniel Alberto Wiertz
Despachante Operativo–Aerolíneas Argentinas–Base Comodoro Rivadavia

---