

INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2023-96166028-APN-DNISAE#JST

Suceso: Incidente Grave

Título: Médico. Airbus A320-200, matrícula LV-IVN, Aeropuerto Internacional Ing. Aer.
Ambrosio Taravella, Córdoba, provincia de Córdoba.

Fecha y hora del suceso: 29 de julio de 2022 a las 16:00 horas (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. Accidente. LV-IVN. 29 de julio de 2022 a las 16:00 horas (UTC). 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 PROVISIONAL	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 conexas.

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 PROVISIONAL

La JST divulgará el Informe de Seguridad Operacional (ISO) en el plazo más corto posible, preferentemente dentro de los 12 meses de ocurrido el suceso. No obstante, el grado de complejidad de la investigación del suceso puede implicar que el ISO demande más tiempo y que no resulte posible divulgarlo dentro este período. En estos casos, la JST difunde un Informe Provisional en cada aniversario del suceso, conforme lo establecido por el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44) ratificado por Ley N.º 13.891.

El Informe Provisional brinda información actualizada respecto del suceso, agregando información pertinente a la ya comunicada en la notificación inicial y en el Informe Preliminar. Además, resume el estado de la investigación, sus avances y pormenores, las deficiencias de seguridad operacional detectadas y, cuando corresponda, las RSO anticipadas.

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

Informe Provisional

Datos del Suceso

Número de expediente	96166028/23	
Clasificación del suceso	Serious incident <i>MED: Medical</i>	
Categoría del suceso		
Instancia	<i>Factual</i>	
Día/hora UTC	29/7/2022	16:00
Estado/lugar del suceso	<i>South America</i> <i>Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Ap. Int. Córdoba (SACO), Pcia. Córdoba</i>	
Latitud	<i>31:18:36 South</i>	
Longitud	<i>64:12:30 West</i>	

Reseña del Vuelo

Durante un vuelo de aviación regular, en la fase de descenso, el comandante se desvaneció y se hizo cargo del vuelo el primer oficial hasta el aterrizaje.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina</i> <i>SABE (AEP) : Buenos Aires/Aeroparque, Jorge Newbery, Cf</i>
Lugar de destino	<i>Argentina</i> <i>SACO (COR) : Cordoba, Cba</i>
Duración del vuelo	<i>1 Hour(s)</i>
Call sign	<i>WJ3266</i>
Fase del vuelo	<i>Approach</i>

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-IVN</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>None</i>
Fabricante/modelo	<i>AIRBUS A320 200 232</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Large Aeroplane Large Aeroplane</i>
Año de fabricación	
Número de serie	<i>8730</i>
PMD	<i>73500 kg</i>
Grupo masa	<i>27 001 to 272 000 kg</i>
Ciclos totales	
Horas totales	
Doc. de mantenimiento	
Certificado de aeronavegabilidad	

Información sobre el Personal

Edad	<i>46 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Pilot-in-command</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Airline transport pilot</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Registry</i>		
Habilitaciones	<i>Held required rating</i>		
	<i>Horas de vuelo - General</i>		<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>
Totales		Totales	
Últimos 90 días	<i>239,3 Hour(s)</i>	Últimos 90 días	<i>239,3 Hour(s)</i>
Últimas 24 horas	<i>4,5 Hour(s)</i>	Últimas 24 horas	<i>4,5 Hour(s)</i>

Información sobre el Personal

Edad	38 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Co-pilot		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Airline transport pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	Held required rating		
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales		Totales	
Últimos 90 días	176,1 Hour(s)	Últimos 90 días	176,1 Hour(s)
Últimas 24 horas	4,5 Hour(s)	Últimos 24 horas	4,5 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad	38 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Co-pilot		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Airline transport pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	Held required rating		
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales		Totales	
Últimos 90 días	176,5 Hour(s)	Últimos 90 días	176,5 Hour(s)
Últimas 24 horas	4,5 Hour(s)	Últimos 24 horas	4,5 Hour(s)

Información Meteorológica

Meteorología relevante	<i>No</i>
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	<i>9999 m</i>
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	<i>Calm</i>
Dirección del viento	<i>30 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>10 kt</i>
Medición de velocidad	<i>Surface</i>
Ráfagas de viento	<i>No</i>

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	<i>SAR satellite and ELB-A</i>
Estado del ELT	<i>Not activated</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Upper body restraint used</i>
Sist. de sujeción copiloto	<i>Upper restraint unused</i>
Tiempo de escape	

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Commercial Air Transport Passenger Airline</i>
Tipo de planificación	<i>Scheduled</i>
Operador	<i>Argentina (JetSmart Airlines S.A.)</i>
Tipo de operador	<i>Private owner</i>

Estado de la Investigación

**Estado de la
investigación**

*La investigación se encuentra en la fase de recopilación de documentos y confección del Proyecto de Informe de Seguridad Operacional.
Se realizó un seguimiento sobre la condición médica del comandante.*

**Acciones correctivas /
Recomendaciones de
Seguridad Operacional**