

INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2023-48354942--APN-DNISAE#JST

Suceso: Incidente

Título: Operaciones en el suelo. AIRBUS A320-200-232, matrícula LV-IVN, Aeropuerto Internacional Ing. Taravella, provincia de Córdoba

Fecha y hora del suceso: 10/01/2023 01:20 (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. LV-IVN, Aeropuerto Internacional Ing. Taravella, provincia de Córdoba. 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 PRELIMINAR.....	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 PRELIMINAR

El Informe Preliminar tiene como objetivo comunicar, en un plazo de 30 días posteriores al suceso, los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación. Esta información actualizada complementa la proporcionada en la notificación inicial del suceso.

El presente Informe Preliminar 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 Preliminar

Datos del Suceso

Clasificación del suceso	<i>Incident</i>		
Categoría del suceso	<i>RAMP: Ground Handling</i>		
Instancia	<i>Preliminary</i>		
Día/hora UTC	<i>10/1/2023</i>	<i>01:20</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>Ap. Int. Taravella (SACO)</i>		
Latitud	<i>31:18:36 South</i>		
Longitud	<i>64:12:30 West</i>		

Reseña del Vuelo

Durante un vuelo de aviación comercial regular, al momento de retirar la escalera móvil de la puerta trasera de la aeronave, se produjo un impacto sobre la superficie del fuselaje que provocó daños al mismo.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina SACO (COR) : Cordoba, Cba</i>
Lugar de destino	<i>Argentina SABE (AEP) : Buenos Aires/Aeroparque, Jorge Newbery, Cf</i>
Duración del vuelo	<i>0 Hour(s)</i>
Indicativo	<i>JES3268</i>
Fase del vuelo	<i>Standing</i>

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	0	0	0	0	0	0
Total en aeronave	0	0	0	155	0	155
Total	0	0	0	155	0	155

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-IVN</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Minor</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	
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>40 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>	
Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo	
Totales		Totales	
Últimos 90 días		Últimos 90 días	
Últimas 24 horas		Últimas 24 horas	

Información sobre el Personal

Edad	<i>26 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Co-pilot</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>		
Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo	
Totales		Totales	
Últimos 90 días		Últimos 90 días	
Últimas 24 horas		Últimas 24 horas	

Información Meteorológica

Meteorología relevante	
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	
Condiciones de luz	<i>Night/dark</i>
Descripción del viento	
Dirección del viento	
Intensidad del viento	
Medición de velocidad	
Ráfagas de viento	

Supervivencia

Supervivencia Yes

Método de localización

Estado del ELT

Sist. de sujeción piloto

Sist. de sujeción copiloto

Tiempo de escape

Información sobre el Operador

Tipo de operación *Commercial Air Transport*
Passenger
Airline

Tipo de planificación *Scheduled*

Operador *Argentina*
Private Operator

Tipo de operador *Private owner*

Líneas de Investigación

Factor descriptivo *Aerodrome generally*
Aerodrome equipment/facilities
Ramp service equipment and vehicles
Ramp service vehicle
Passenger steps/stairs vehicle

Justificación del factor