JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

Informe Provisional

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Contacto anormal con la pista. Boeing 737 800-8Q8, matrícula LV-KJE, Aeropuerto Astor Piazzolla – Mar del Plata, provincia de Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 6 de enero de 2024 a las 01:30 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2024-02048401--APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405 1° piso, Buenos Aires, Argentina CP1001.

www.argentina.gob.ar/jst

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-KJE. Aeropuerto Astor Piazzolla - Mar del Plata, provincia de Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

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

En 2019, mediante la Ley N.° 27.514, se declaró de interés público y objetivo de la República Argentina la Política de Seguridad en el Transporte. En el marco de esta normativa, se creó la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como un organismo descentralizado, dotado de autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar tanto en el ámbito del derecho público como privado. Inicialmente bajo la órbita del entonces Ministerio de Transporte, la JST depende actualmente de la Secretaría de Transporte, que forma parte del Ministerio de Economía.

La misión de la JST es mejorar la seguridad operacional mediante la investigación de accidentes e incidentes, y la emisión de recomendaciones que promuevan acciones eficaces. Este objetivo se desarrolla a través del análisis sistémico de los factores desencadenantes, las fallas en las defensas y los factores humanos y organizacionales asociados al suceso, con el fin de prevenir futuros eventos de transporte o mitigar sus consecuencias.

En concordancia con la Ley N.° 27.514, las investigaciones realizadas por la JST tienen un carácter estrictamente técnico. Sus conclusiones no deben interpretarse como indicio o presunción de culpa, ni como determinantes de responsabilidad administrativa, civil o penal.

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 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.° 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).

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

Informe Provisional

Informe Provisional

Datos del Suceso

Clasificación del suceso	***Accident***	
	ARC: Abnormal runway contact	
Categoría del suceso		
Instancia	*Factual*	
Día/hora UTC	*6/1/2024*	*01:30*
Estado/lugar del suceso	*South America* *Argentina*	
Nombre del lugar	*Aeropuerto Astor Piazzolla - Mar del Plata*	
Latitud	*37:56:14 South*	
Longitud	*57:34:03 West*	

Reseña del Vuelo

El 6 de enero de 2024 la aeronave Boeing B737-8Q8, matrícula LV-KJE, con 189 pasajeros y 6 tripulantes a bordo, llevaba a cabo el vuelo FO5720 de aviación comercial regular, con origen el Aeroparque Jorge (Ciudad Autónoma de Buenos Aires) y destino al Aeropuerto Internacional Astor Piazzolla (Mar del Plata, provincia de Buenos Aires).
Para este trayecto, el comandante era el piloto a cargo de los comandos de vuelo o pilot flying (PF) mientras que el primer oficial era el piloto a cargo del monitoreo o pilot monitoring (PM).
El vuelo transcurrió sin inconvenientes hasta el inicio de la aproximación final a la pista 31, que el PF realizó en modo manual, con el piloto automático desconectado. La gestión de trayectoria de la aeronave tuvo desfasajes con respecto a la senda de planeo, y a las 01:30 horas, la aeronave tuvo un contacto anormal con la pista (ARC). Como resultado de ello, se produjo el impacto de la zona ventral trasera del fuselaje (tail strike) con la superficie de la pista.
La tripulación continuó con el aterrizaje el cual se realizó sin inconvenientes, para luego dirigirse al área de plataforma con motivo de descender a los pasajeros y verificar los daños sufridos en la aeronave.
El vuelo posterior que se tenía programado fue cancelado y la aeronave permaneció en el aeródromo hasta tanto se realizó una inspección pormenorizada.

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

Severidad

Nivel de daños	*Substantial*
Nivel de lesiones	*None*
Daños a terceros	*No*

Información del Vuelo

Lugar de salida	*Argentina* *SABE (AEP) : Buenos Aires/Aeroparque, Jorge Newbery, Cf*
Lugar de destino	*Argentina* *SAZM (MDQ) : Mar Del Plata, Ba*
Duración del vuelo	*1 Hour(s)*
Call sign	*FO-5720*
Fase del vuelo	*Landing*

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Total en aeronave	*0*	*0*	*0*	*195*	*0*	*195*
Total	*0*	*0*	*0*	*195*	*0*	*195*

Información de la Aeronave

Matrícula	***LV-KJE***
Estado de matrícula	*Argentina*
Daños en la aeronave	*Substantial*
Fabricante/modelo	*BOEING* *737* *800* *8Q8*
Categoría de aeronave	*Fixed Wing* *Aeroplane* *Large Aeroplane* *Large Aeroplane*

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

Año de fabricación	
Número de serie	*30700*
PMD	*79,015 kg*
Grupo masa	*27 001 to 272 000 kg*
Ciclos totales	
Tipo de combustible	*Turbine engine fuel - Jet A-1 / JP-8 (US) / F34 (NATO) / AVTUR*
Horas totales	
Doc. de mantenimiento	*Current*
Certificado de aeronavegabilidad	*Valid*

Información del Motor

Posición	*1*
Fabricante/modelo	*CFM INTERNATIONAL* *CFM 56*
Número de serie	*892864*
Horas totales	
Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información del Motor

Posición	*2*
Fabricante/modelo	*CFM INTERNATIONAL* *CFM 56*
Número de serie	*892865*
Horas totales	
Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

Horas DUI

Información sobre el Personal

Edad	*52 Year(s)*	**Sexo**	*Male*
Función a bordo	*Pilot-in-command*		
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	**Últimos 90 días**
Últimas 24 horas	**Últimos 24 horas**

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	**Últimos 90 días**
Últimas 24 horas	**Últimos 24 horas**

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

Información Meteorológica

Meteorología relevante	*Unknown*
Condiciones MET	*VMC*
Visibilidad	*9999 m*
Condiciones de luz	*Night/dark*
Descripción del viento	*Variable*
Dirección del viento	*350 Degree(s)*
Intensidad del viento	*11 kt*
Medición de velocidad	*Surface*
Ráfagas de viento	*Yes*

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	*On aerodrome/airstrip*
Tipo de terreno	*Level/flat*
Elevación	*71 ft*
Tipo de superficie	*Pavement*
Distancia recorrida	

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	*156 kt*
Nivel de velocidad	*Unknown*
Ángulo de impacto	*Low*
Actitud de cabeceo	*Nose up*
Actitud de rolido	*Slight bank (0-30)*

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

Supervivencia

Supervivencia	*Yes*
Método de localización	*Sighting of occupants*
Estado del ELT	*Not activated*
Sist. de sujeción piloto	*Upper body restraint used*
Sist. de sujeción copiloto	*Upper body restraint*
Tiempo de escape	

Información sobre el Operador

Tipo de operación	*Commercial Air Transport* *Passenger* *Airline*
Tipo de planificación	*Scheduled*
Operador	*Argentina* *Other (FB Líneas Aéreas S.A)*
Tipo de operador	*Sales/rental/service*

Estado de la Investigación

Estado de la investigación	*La investigación se encuentra en progreso debido a que a la fecha no se recibieron los datos del FDR.*
Acciones correctivas	*No se sugieren al momento acciones correctivas y/o de mitigación que fueran implementadas como consecuencia del suceso.*