

INFORME DE INCIDENTE

Expediente: EX-2024-APN-09990342-DNISAE#JST

Título: Falla o mal funcionamiento de componente o sistema (no grupo motor), Boeing 737-800-8U3, matrícula LV-KEF, Aeropuerto Internacional Mtro. Pistarini Ezeiza, Buenos Aires.

Fecha y hora del suceso: 27/01/2024 11:19 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-KEF. Aeropuerto Internacional Mtro. Pistarini Ezeiza, 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	09990342/24	
Clasificación del suceso	Incident	
Alcance de la investigación	Desk investigation	
Categoría del suceso	SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]	
Día/hora UTC	27/1/2024	11:19
Estado/lugar del suceso	South America Argentina	
Nombre del lugar	Aeropuerto Internacional Mtro. Pistarini	
Latitud	34:49:19 South	
Longitud	58:32:09 West	
Condiciones Meteorológicas	VMC	

Reseña del Vuelo

En un vuelo de aviación comercial, en la fase de ascenso inicial, la aeronave presentó problemas hidráulicos. Ante esa situación y la persistencia de la anomalía en vuelo, la tripulación se declaró en emergencia y retornaron al aeropuerto de partida. Los procedimientos de emergencia se llevaron a cabo de modo normal y la aeronave aterrizó sin inconvenientes.

Una vez que la aeronave estuvo segura en tierra, fue trasladada a la posición 70 del Aeropuerto de Ezeiza. La JST fue notificada del evento y autorizó ese movimiento. Como parte del proceso de investigación, se obtuvo el informe técnico que realizó mantenimiento. En el se detalla que se realizó una limpieza de zona del pozo tren de aterrizaje principal izquierdo, se completó el nivel de líquido hidráulico del sistema (A), se presurizó el sistema (A) y se observó una pérdida de líquido hidráulico por el fusible hidráulico y la base del niple. Ese conjunto gira libre en su alojamiento, (zona del techo del alojamiento del tren principal de aterrizaje).

Ante la detección de esa falla, se procedió a reemplazar el fusible hidráulico del sistema (A) (Retract Pressure Fuse For Main Gear), de acuerdo con el AMM 32-32-21-400-801, Puntos A. D y E. Luego se realizó el servicio de recarga del sistema hidráulico (A). Según AMM 12-12-06-610-801.

Según lo manifestado por la compañía y los documentos analizados, la aeronave retornó al servicio sin otro tipo de falla.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina</i> <i>SAEZ (EZE) : Buenos Aires, Ministro Pistarini (Ezeiza) , Ba</i>
Lugar de destino	<i>Argentina</i> <i>SARI (IGR) : Iguazu/Cataratas Del Iguazu Ms</i>
Duración del vuelo	
Call sign	<i>LV-KEF</i>
Fase del vuelo	<i>Take-off</i>

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-KEF</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>None</i>
Fabricante/modelo	<i>BOEING</i> <i>737</i> <i>800</i> <i>8U3</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing</i> <i>Aeroplane</i> <i>Large Aeroplane</i> <i>Large Aeroplane</i>
Número de serie	<i>30147</i>
Grupo masa	<i>27 001 to 272 000 kg</i>

Información sobre el Personal

Edad	<i>47 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Pilot-in-command</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot</i> <i>Airline transport pilot</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Operator</i>		

Información sobre el Personal

Edad	<i>35 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Co-pilot</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Commercial pilot</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Operator</i>		

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Commercial Air Transport Passenger Airline</i>		
Tipo de planificación	<i>Scheduled</i>		
Operador	<i>Argentina Other (FlyBondi S.A)</i>		
Tipo de operador	<i>Not applicable</i>		