

# INFORME DE INCIDENTE

Expediente: EX-2024-APN-10607799-DNISAE#JST

Título: Tempestad, Airbus A-320-200-232, matrícula LV-HVT, Ap. Int. Gobernador Horacio Guzmán, Jujuy.

Fecha y hora del suceso: 29/01/2024 19:00 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-HVT. Ap. Int. Gobernador Horacio Guzmán, Jujuy. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

El presente informe se encuentra disponible en [www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)

## ÍNDICE

<b>SOBRE LA JST .....</b>	<b>4</b>
<b>SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>5</b>
<b>SOBRE EL INFORME DE INCIDENTE.....</b>	<b>7</b>

## **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 USOS<sup>1</sup>, 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

---

<sup>1</sup> 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

<b>Número de expediente</b>	10607799/24	
<b>Clasificación del suceso</b>	<b>Incident</b>	
<b>Alcance de la investigación</b>	Desk investigation	
<b>Categoría del suceso</b>	WSTRW: Windshear or thunderstorm.	
<b>Día/hora UTC</b>	29/1/2024	19:00
<b>Estado/lugar del suceso</b>	South America Argentina	
<b>Nombre del lugar</b>	Ap. Int. Gobernador Horacio Guzman	
<b>Latitud</b>	24:35:39 South	
<b>Longitud</b>	64:48:14 West	
<b>Condiciones Meteorológicas</b>	VMC	

### Reseña del Vuelo

El 29 de enero de 2024, la aeronave matrícula LV-HVT, un Airbus A 320-232, operado por JetSMART Airlines SA despegó del Aeropuerto Internacional de Ezeiza/Ministro Pistarini SAEZ (Ezeiza, provincia de Buenos Aires, Argentina), con destino al Aeropuerto Internacional Gobernador Horacio Guzmán SASJ (Jujuy, provincia de Jujuy, Argentina) en un vuelo de aviación comercial regular.

En la fase de aproximación al aeropuerto de destino, la aeronave atravesó una zona de tormenta con lluvia, turbulencia y granizo, que dañaron los windshields del cockpit. No hubo declaración de emergencia y la aeronave aterrizó sin mayores problemas. No hubo lesionados en la tripulación o pasajeros.

El vuelo se realizó con 180 pasajeros y 6 tripulantes. La información meteorológica suministrada por el despachante de la empresa a los pilotos antes del despegue, era muy buena en prácticamente toda la ruta. El vuelo WJ3250 realizó el procedimiento STAR ASODO 1Q. Estando en vuelo visual, próximos a la posición SULVU, observaron a su frente una línea de nubosidad convectiva de poco desarrollo vertical. Siempre en contacto visual con el terreno, decidieron incrementar el descenso para pasar por debajo, ya que la separación entre la base de las nubes y el terreno les permitía ver el valle por donde se ingresa al aeropuerto de SASJ. El núcleo convectivo se encontraba precipitando, y según la información que les brindaba el radar meteorológico, dicha precipitación era muy localizada. Una vez que atravesaron el CB por debajo, con 7300 pies de altitud, se encontraron con turbulencia moderada, lluvia y granizo por aproximadamente 20 segundos. Transcurrido ese tiempo continuaron el vuelo en condiciones visuales, realizando la carta ILS Z para pista 34. De la evaluación de daños en el momento, surgió que los parabrisas de la aeronave habían sido dañados. Continuaron la aproximación y aterrizaron sin inconvenientes ni personas a bordo lesionadas. En la inspección técnica realizada a la aeronave por personal de mantenimiento de la empresa, se encontraron daños en la pintura del radome y los parabrisas anteriormente mencionados, por lo que la aeronave canceló los vuelos que tenía previstos ese día y permaneció en tierra para realizar las reparaciones pertinentes.

## Información del Vuelo

<b>Lugar de salida</b>	Argentina SAEZ (EZE) : Buenos Aires, Ministro Pistarini (Ezeiza) , Ba
<b>Lugar de destino</b>	Argentina SASJ (JUJ) : Jujuy, J.
<b>Duración del vuelo</b>	1,9 Hour(s)
<b>Call sign</b>	WJ3250
<b>Fase del vuelo</b>	Approach

Información de la Aeronave

<b>Matrícula</b>	<i>LV-HVT</i>
<b>Estado de matrícula</b>	<i>Argentina</i>
<b>Daños en la aeronave</b>	<i>Minor</i>
<b>Fabricante/modelo</b>	<i>AIRBUS A320 200 232</i>
<b>Categoría de aeronave</b>	<i>Fixed Wing Aeroplane Large Aeroplane Large Aeroplane</i>
<b>Número de serie</b>	<i>08574</i>
<b>Grupo masa</b>	<i>27 001 to 272 000 kg</i>

Información sobre el Personal

<b>Edad</b>	<i>61 Year(s)</i>	<b>Sexo</b>	<i>Male</i>
<b>Función a bordo</b>	<i>Pilot-in-command</i>		
<b>Tipo de licencia</b>	<i>Aeroplane pilot Airline transport pilot</i>		
<b>Licencia emitida en</b>	<i>State of Registry</i>		

Información sobre el Personal

<b>Edad</b>	<i>28 Year(s)</i>	<b>Sexo</b>	<i>Male</i>
<b>Función a bordo</b>	<i>Co-pilot</i>		
<b>Tipo de licencia</b>	<i>Aeroplane pilot Airline transport pilot</i>		
<b>Licencia emitida en</b>	<i>State of Registry</i>		

Información sobre el Operador

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