



Informe de Incidente

SUCESO: Incidente

TÍTULO: Fuego/humo (sin impacto) (F-NI). Boeing 737-8(SH), matrícula LV-GFQ, Aeropuerto Internacional General Enrique Mosconi, Comodoro Rivadavia, provincia de Chubut

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 11 de diciembre de 2024 a las 21:30 horas (UTC)

EXPEDIENTE: EX-2024- 136398251--APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405 1º 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. Incidente. LV-GFQ. Aeropuerto Internacional General Enrique Mosconi, Comodoro Rivadavia, provincia de Chubut.

Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst

ÍNDICE

SOBRE LA JST	3
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....	4
SOBRE EL INFORME DE INCIDENTE	6

SOBRE LA JST

En 2019, mediante la [Ley N.º 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.º 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 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 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.

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/>.

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 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

Clasificación del suceso	<i>Incident</i>	
Alcance de la investigación	<i>Desk investigation</i>	
Categoría del suceso	<i>F-NI: Fire/smoke (non-impact)</i>	
Día/hora UTC	<i>11/12/2024</i>	<i>21:30</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Aeropuerto Internacional General Enrique Mosconi, Comodoro Rivadavia</i>	
Latitud	<i>45:47:07 South</i>	
Longitud	<i>67:27:56 West</i>	
Condiciones Meteorológicas	<i>VMC</i>	

Reseña del Vuelo

El 11 de diciembre de 2024, la aeronave con matrícula LV-GFQ, un Boeing 737-8, despegó del Aeropuerto Internacional de Ushuaia (provincia de Tierra del Fuego) con destino al Aeroparque Jorge Newbery (Ciudad Autónoma de Buenos Aires), en cumplimiento del vuelo comercial regular AR1879.

Durante la fase de crucero, la tripulación detectó un sobrecalentamiento en la botonera del equipo de audio VHF ubicado en el pedestal. Minutos después, comenzó a emanar humo del equipo. Ante esta situación, la tripulación declaró la emergencia al servicio de control de tránsito aéreo, inició un descenso controlado y se desvió hacia el Aeropuerto de Comodoro Rivadavia (provincia de Chubut), donde aterrizó sin otros inconvenientes.

Tras el arribo, se identificó el origen del humo y se determinó que un cortocircuito en el panel de audio número 1 lo había provocado. El personal de mantenimiento reemplazó el panel conforme al procedimiento en el Manual de Mantenimiento de la Aeronave (AMM) 23-51-02/401. Asimismo, se llevó a cabo la inspección condicional por presencia de humo en cabina, según el AMM 05-51-56-200-801, sin que se detectaran novedades.

Posteriormente, la aeronave fue trasladada en vuelo ferry hacia Buenos Aires.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina SAWH (USH) : Ushuaia, T.De F.</i>
Lugar de destino	<i>Argentina SABE (AEP) : Buenos Aires/Aeroparque, Jorge Newbery, Cf</i>
Duración del vuelo	<i>3,5 Hour(s)</i>
Call sign	<i>AR1879</i>
Fase del vuelo	<i>En route</i>

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-GFQ</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>None</i>
Fabricante/modelo	<i>BOEING 737 8 (SH)</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Large Aeroplane Large Aeroplane</i>
Número de serie	<i>41338</i>
Grupo masa	<i>27 001 to 272 000 kg</i>

Información sobre el Personal

Edad	<i>43 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>		

Información sobre el Personal

Edad	<i>46 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>		

Información sobre el Personal

Edad	<i>54 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Co-pilot</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Other</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Registry</i>		

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Commercial Air Transport Passenger Airline</i>		
Tipo de planificación	<i>Scheduled</i>		
Operador	<i>Argentina Aerolineas Argentinas</i>		
Tipo de operador	<i>Private owner</i>		