



Informe de Incidente

SUCESO: Incidente

TÍTULO: Encuentro con turbulencia. Airbus A320-251, matrícula HK-5388, en vuelo a 8 NM del VOR SNT San Antonio de Areco, provincia de Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 27 de mayo de 2025 a las 03:47 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-57235239- -APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405, 1° piso (CP1001), Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

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. HK-5388. En vuelo a 8 NM del VOR SNT San Antonio de Areco, 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.....	3
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....	4
SOBRE EL INFORME DE INCIDENTE	6

SOBRE LA JST¹

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.

¹ El Decreto N.º 461/25, publicado en el Boletín Oficial el 8 de julio de 2025, dispuso la reorganización de la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE en una nueva AGENCIA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN. No obstante, conforme a su artículo 36, hasta que se aprueben las estructuras organizativas y se reasignen las competencias, las funciones actuales de la JST continúan vigentes de manera transitoria.

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 USOS², 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.

² 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>TURB: Turbulence encounter</i>	
Día/hora UTC	<i>27/5/2025</i>	<i>03:47</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina (a 8 N.M. del VOR SNT (San Antonio de Areco))</i>	
Nombre del lugar	<i>San Antonio de Areco, provincia de Buenos Aires</i>	
Latitud	<i>34:16:39 South</i>	
Longitud	<i>59:20:29 West</i>	
Condiciones Meteorológicas	<i>IMC</i>	

Reseña del Vuelo

El 26 de mayo de 2025, la aeronave Airbus A320-251 con matrícula HK-5388, despegó del Aeropuerto Internacional José María Córdova (ubicado en el municipio de Rionegro, próximo a la ciudad de Medellín, Colombia) a las 22:05 horas UTC, en cumplimiento del vuelo AVA111, correspondiente a una operación de aviación comercial regular de transporte de pasajeros, con destino al Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (provincia de Buenos Aires, Argentina).

La fase de crucero se realizó a nivel de vuelo 370 y transcurrió sin novedades. En la zona norte de la provincia de Buenos Aires se encontraba una masa de aire inestable, con lluvias y actividad convectiva.

Durante el ingreso al Área Terminal (TMA) BAIRES, la tripulación inició el descenso. Al cruzar los 19.200 pies de altitud, aproximadamente sobre la localidad de San Antonio de Areco (provincia de Buenos Aires), la aeronave atravesó una zona de turbulencia. En ese momento, uno de los tripulantes de cabina, que se encontraba en el galley posterior, se golpeó con la puerta de un carro (trolley), lo que le provocó una lesión.

El tripulante fue asistido por otro miembro de la tripulación de cabina, quien informó de inmediato la situación a la tripulación de mando. En consecuencia, el comandante solicitó la presencia del servicio médico al arribo.

La aeronave aterrizó en destino a las 04:03 UTC del 27 de mayo. Tras el desembarque de los pasajeros, el tripulante lesionado fue evaluado por el servicio de sanidad aeroportuaria y posteriormente trasladado a un centro de salud. Horas más tarde, regresó al hotel donde se encontraba alojada la tripulación.

En cuanto a la aeronave, fue derivada al servicio de mantenimiento para la realización de una inspección por turbulencia. Como resultado de la misma, no se detectaron daños ni se registraron cargas estructurales fuera de los parámetros establecidos. La aeronave retornó al servicio sin novedades, cumpliendo el vuelo AVA112 que despegó el 27 de mayo desde el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini.

Información del Vuelo

Lugar de salida	Colombia SKRG (MDE) : Rio Negro/Jose Maria Cordova
Lugar de destino	Argentina SAEZ (EZE) : Buenos Aires, Ministro Pistarini (Ezeiza) , Ba
Duración del vuelo	5,9 Hour(s)
Call sign	AVA111
Fase del vuelo	En route

Información de la Aeronave

Matrícula	HK-5388
Estado de matrícula	<i>Colombia</i>
Daños en la aeronave	<i>None</i>
Fabricante/modelo	<i>AIRBUS (251)</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Large Aeroplane Large Aeroplane</i>
Número de serie	<i>10693</i>
Grupo masa	<i>27 001 to 272 000 kg</i>

Información sobre el Personal

Edad		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		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 Operador

Tipo de operación	<i>Commercial Air Transport Passenger Airline</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Colombia (AVIANCA)</i>
Tipo de operador	<i>Private owner</i>