
INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL

JIAAC | INVESTIGACIÓN PARA LA SEGURIDAD AÉREA

Pérdida de control en vuelo

Propietario privado

Cessna A188B, LV-ZNW

Fortín Acha, Buenos Aires

30 de octubre de 2016

497363/16



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil

Av. Belgrano 1370, piso 12º

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1093AAO

(54+11) 4382-8890/91

www.jiaac.gob.ar

info@jiaac.gob.ar

Informe de Seguridad Operacional 497363/16

Publicado por la JIAAC. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato *Fuente: Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil.*

El presente informe se encuentra disponible en www.jiaac.gob.ar

ÍNDICE

ADVERTENCIA	4
NOTA DE INTRODUCCIÓN	5
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS	7
INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL	8
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	9
1.1 Reseña del vuelo	9
1.2 Investigación	10
2. ANÁLISIS	11
3. CONCLUSIONES	11
3.1 Conclusiones referidas a factores relacionados con el accidente	11
4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL	11

ADVERTENCIA

La misión de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) es determinar las causas de los accidentes e incidentes acaecidos en el ámbito de la aviación civil cuya investigación técnica corresponde instituir. Este informe refleja las conclusiones de la JIAAC, con relación a las circunstancias y condiciones en que se produjeron las causas del suceso. El análisis y las conclusiones del informe resumen la información de relevancia para la gestión de la seguridad operacional, presentada de modo simple y de utilidad para la comunidad aeronáutica.

De conformidad con el Anexo 13 –Investigación de accidentes e incidentes de aviación– al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ratificado por Ley 13891, y con el Artículo 185 del Código Aeronáutico (Ley 17285), la investigación de accidentes e incidentes tiene carácter estrictamente técnico y las conclusiones no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

Esta investigación ha sido efectuada con el único y fundamental objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo estipula el Anexo 13.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan investigaciones paralelas de índole administrativa o judicial que pudieran ser iniciadas por otros organismos u organizaciones en relación al accidente.

NOTA DE INTRODUCCIÓN

La Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) ha adoptado el modelo sistémico para el análisis de los accidentes e incidentes de aviación.

El modelo ha sido validado y difundido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y ampliamente adoptado por organismos líderes en la investigación de accidentes 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 y/o las fallas técnicas del equipamiento son denominados desviaciones a la actuación y constituyen los factores desencadenantes o inmediatos del evento. Estos son el punto de partida de la investigación y son analizados con referencia a las defensas del sistema aeronáutico, así como a otros factores, en muchos casos alejados en tiempo y espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- ✓ Las defensas del sistema aeronáutico detectan, contienen y ayudan a recuperar las consecuencias de las desviaciones a la actuación. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, reglamentos (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- ✓ Finalmente, los factores en muchos casos alejados en el tiempo y el espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento son denominados factores sistémicos. Son los que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea y/o la ocurrencia de fallas técnicas, y explicar las fallas en las defensas. 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 organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

La investigación que se detalla en el siguiente informe se basa en el modelo sistémico y tiene el objetivo de identificar los factores desencadenantes, las condiciones latentes de las defensas y los factores sistémicos subyacentes al accidente, con la finalidad de formular recomendaciones sobre acciones viables, prácticas y efectivas que contribuyan a la gestión de la seguridad operacional.

LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

JIAAC: Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

UTC: Tiempo Universal Coordinado

1 Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe se ha optado por aclarar de esta manera y por única vez que gran parte de las siglas y abreviaturas utilizadas son en inglés y, por lo tanto, en muchos casos las iniciales de los términos que las integran no se corresponden con los de sus denominaciones completas en español.

INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Fecha	30/10/2016	Lugar	Fortín Acha, provincia de Buenos Aires	Coordenadas			
Hora UTC	21:30			S	34°	19´	22´´
				W	061°	29´	36´´

Categoría	Pérdida de control en vuelo	Fase de Vuelo	Vuelo a baja altura	Clasificación	
				Accidente	

Aeronave				Matrícula	LV-ZNW
Tipo	Avión	Marca	Cessna	Modelo	A188B
Propietario	Privado			Daños	Destruida
Operación	Aviación general-trabajo aéreo				

Tripulación		Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Función	Licencia	Mortales	0	0	0	0
Piloto	Piloto aeroaplicador	Graves	0	0	0	0
		Leves	1	0	0	1
		Ninguna	0	0	0	0

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El 30 de octubre de 2016, la aeronave matrícula LV-ZNW, un Cessna A188B, despegó desde Teodelina (Santa Fe) a las 21:15 horas,² con la intención de realizar un vuelo de aplicación de fungicida en un campo de trigo ubicado en Fortín Acha (Buenos Aires).

Durante la última pasada de fumigación, de este a oeste y con sol de frente, la aeronave golpeó contra un poste. Como consecuencia del impacto, la hélice se desprendió y el cable del tendido eléctrico se enredó en el ala derecha y en la nariz del avión, generando un efecto de tracción que invirtió la aeronave y la precipitó a tierra.



Figura 1. Vista del poste de palmera

El accidente ocurrió de día y con buenas condiciones de visibilidad.



Figura 2 y 3. Vistas de la aeronave accidentada

1.2 Investigación

Se examinaron los componentes principales de la aeronave y de su motor, sin hallarse indicios de fallas previas al impacto contra el terreno. No se pudo comprobar si había combustible en los tanques debido a la destrucción de las alas.

En la entrevista realizada, el piloto manifestó que, debido al reflejo del sol, vio a último momento el poste con los cables enrollados en su extremo superior y “en ese momento tiró la palanca atrás”, en un intento de evitar la colisión. La aeronave impactó con el cono de la hélice, que se desprendió del cigüeñal.



Figura 4. Trayectoria final de la aeronave

El certificado de explotador de trabajo aéreo estaba desactualizado.

2. ANÁLISIS

No se hallaron factores técnicos que pudieran relacionarse con el accidente. La colisión de la aeronave se produjo como consecuencia de la detección tardía del obstáculo, lo que no permitió realizar una acción evasiva efectiva.

3. CONCLUSIONES

3.1 Conclusiones referidas a factores relacionados con el accidente

- ✓ El obstáculo presente en el terreno fue identificado a una distancia que no permitió realizar una acción evasiva efectiva.
- ✓ La posición del sol afectó la visión del piloto.
- ✓ La empresa tenía desactualizado el certificado de explotador de trabajo aéreo.

4. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

La evidencia obtenida por la investigación y su análisis no sugieren acciones concretas de seguridad operacional.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: LV-ZNW - Informe de Seguridad Operacional

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 11 pagina/s.