
INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL

JIAAC | INVESTIGACIÓN PARA LA SEGURIDAD AÉREA

Pérdida de control en vuelo

Propietario privado

Piper PA-25-235, LV-ATI

Guatraché, Buenos Aires

05 de noviembre de 2017

0325373/2017



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 0325373/2017

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	10
3. CONCLUSIONES	10
4. ACCIONES DE 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	05/11/2017	Lugar	Campo La Cautiva, Guatraché, provincia de La Pampa	Coordenadas			
Hora UTC	13:00			S	33°	32'	21''
				W	060°	07'	38''

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

Aeronave				Matrícula	LV-ATI
Tipo	Avión	Marca	Piper	Modelo	PA-25-235
Propietario	Privado			Daños	Destruida
Operación	Trabajo aéreo				

Tripulación	
Función	Licencia
Piloto	Piloto aeroaplicador

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	0	0	0	0
Graves	0	0	0	0
Leves	1	0	0	0
Ninguna	0	0	0	0

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El 5 de noviembre de 2017 a las 13:00 horas,² la aeronave matrícula LV-ATI, un Piper PA-25-235, despegó del campo de la estancia "La Cautiva", en Guatraché (provincia de La Pampa), con el propósito de realizar un trabajo de aeroaplicación. Luego de esquivar un molino que se encontraba en la trayectoria de rociado, la aeronave, con rumbo 350°, embistió un caño de metal de un venteo de nivelación de estanque rurales de 5 metros de altura, lo que provocó que esta se precipitara a tierra y recorra 50 m hasta detenerse con rumbo 200°.

El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios. El cinturón de seguridad y el arnés de hombros soportaron los esfuerzos a los que fueron sometidos, y por ello, el piloto solo sufrió lesiones leves.



Figura 1. Vista general de los restos de la aeronave accidentada

Respecto a la climatología presente en el lugar, el accidente ocurrió de día y con buenas condiciones meteorológicas.

² Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC) que para el lugar y fecha del accidente corresponde al huso horario-3.

1.2 Investigación

Se examinaron los restos de la aeronave, su documentación y la del piloto. Se entrevistó al piloto y propietario de la aeronave, que proporcionó información para la investigación.

Se comprobó que el motor entregaba potencia al momento del suceso y que el piloto tuvo el control de la aeronave hasta el momento del impacto con el obstáculo mencionado.

2. ANÁLISIS

El piloto intentó una maniobra evasiva, pero no logró esquivar el obstáculo, perdió el control de la aeronave y al caer sobre el terreno, esta se incendió y destruyó por completo.

No existe evidencia factual vinculada a otros factores o circunstancias que pudieran haber condicionado la visualización del obstáculo por el piloto, o la posibilidad de la aeronave de evasión del obstáculo en cuestión.

3. CONCLUSIONES

3.1 Conclusiones referidas a factores relacionados con el accidente

- ✓ El piloto no visualizó a tiempo un obstáculo del terreno en su trayectoria de vuelo.
- ✓ La maniobra evasiva realizada no fue efectiva para sortear el obstáculo.
- ✓ La aeronave impactó con un tubo metálico de 5 metros de altura.
- ✓ El incendio de la aeronave se produjo luego de su impacto contra el terreno.

4. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

La lección que surge de esta investigación que puede ser base de acciones por explotadores, propietarios y operadores de aeronaves y/o de difusión y comunicación por la Administración Nacional de Aviación Civil se refiere a la importancia para las operaciones de aeroaplicación del conocimiento previo al vuelo, además de la meteorología, del terreno en el cual se realizara la operación, incluyendo obstáculos y lugares para aterrizajes de emergencia.



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

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: LV-ATI - Informe de Seguridad Operacional

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