

INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL

# JIAAC | INVESTIGACIÓN PARA LA SEGURIDAD AÉREA

Falla o malfuncionamiento de sistema/ componente (GRUPO MOTOR)

Propietario privado

Piper, PA-A-34-200T, LV-MPO

Aeropuerto Internacional Rosario Islas Malvinas, Rosario, Santa Fe

20 de febrero de 2018

**8417989/18**



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.argentina.gob.ar/jiaac](http://www.argentina.gob.ar/jiaac)

[info@jiaac.gob.ar](mailto:info@jiaac.gob.ar)

Informe de Seguridad Operacional 8417989/18

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.argentina.gob.ar/jiaac](http://www.argentina.gob.ar/jiaac)

## ÍNDICE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>ADVERTENCIA.....</b>  | <b>4</b>  |
| <b>NOTA DE INTRODUCCIÓN.....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS.....</b>                               | <b>7</b>  |
| <b>INFORME FINAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....</b>                       | <b>8</b>  |
| <b>1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....</b>                              | <b>9</b>  |
| 1.1 Reseña del vuelo.....  | 9         |
| 1.2 Investigación.....   | 10        |
| <b>2. ANÁLISIS.....</b>  | <b>10</b> |
| <b>3. CONCLUSIONES.....</b>  | <b>10</b> |
| 3.1 Conclusiones referidas a factores relacionados con el incidente..... | 10        |
| <b>4. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....</b>                         | <b>10</b> |

## 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 produjo el 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 ABREVIATURAS<sup>1</sup>

AD: Directiva de Aeronavegabilidad/Aeródromo

CAVOK: Visibilidad, Nubes y Condiciones Meteorológicas Actuales Mejores que los Valores o Condiciones Prescritos (nubes y visibilidad OK)

CG: Centro de Gravedad

CVR: Registrador de Voces de Cabina

ELT: Transmisor de Localización de Emergencia

FDR: Registrador de Datos de Vuelo

IFR: Reglas de Vuelo por Instrumentos

IIC: Investigadores a Cargo

IMC: Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos

JIAAC: Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil

P/N: Número de Pieza

SAR: Servicio de Búsqueda y Salvamento

S/N: Número de Serie

TWR: Torre de Control

UTC: Tiempo Universal Coordinado

---

<sup>1</sup> 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    | 20/02/2018 | Lugar | Aeropuerto<br>Internacional<br>Rosario, Rosario,<br>provincia de Santa Fe | Coordenadas |     |     |      |
| Hora UTC | 13:20      |       |   | S           | 32° | 54´ | 13´´ |
|          |            |       |   | W           | 60° | 47´ | 4´´  |

|           |   |                  |         |           |
|-----------|---|------------------|---------|-----------|
| Categoría | Fallo de<br>sistema/componente<br>del grupo motor | Fase de<br>Vuelo | Crucero | Suceso    |
|           |   |                  |         | Incidente |

|             |                             |       |       |           |              |
|-------------|-----------------------------|-------|-------|-----------|--------------|
| Aeronave    |                             |       |       | Matrícula | LV-MPO       |
| Tipo        | Avión                       | Marca | Piper | Modelo    | PA-A-34-200T |
| Propietario | Privado                     |       |       | Daños     | Ninguno      |
| Operación   | Aviación general - traslado |       |       |           |              |

| Tripulación |                                 | Lesiones | Tripulación | Pasajeros | Otros | Total |
|-------------|---------------------------------|----------|-------------|-----------|-------|-------|
| Función     | Licencia                        | Mortales | 0           | 0         | 0     | 0     |
| Piloto      | Piloto<br>comercial de<br>avión | Graves   | 0           | 0         | 0     | 0     |
|             |                                 | Leves    | 0           | 0         | 0     | 0     |
|             |                                 | Ninguna  | 1           | 2         | 0     | 3     |

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 Reseña del vuelo

El 20 de febrero de 2018, la aeronave Piper PA-A-34-200T matrícula LV-MPO, partió desde el aeropuerto de la ciudad de Rafaela aproximadamente a las 12:40 horas<sup>2</sup>, para realizar un vuelo de traslado hasta la ciudad de Buenos Aires. Luego de 15 minutos de vuelo comenzaron a manifestarse síntomas de malfuncionamiento de su motor izquierdo, los que se apreciaban como aumento de la temperatura de aceite y caída de presión.

Cuando la indicación de presión de aceite del motor izquierdo llegó a los límites de alerta, el piloto decidió cortar el motor y declara la condición de emergencia a la torre de vuelo del aeropuerto Rosario.

El aterrizaje por cabecera 20 se realizó sin inconvenientes a las 13:20 horas. Los pasajeros y el piloto abandonaron la aeronave sin sufrir lesiones y por sus propios medios, quedando estacionada la aeronave en la posición asignada de la plataforma comercial.



Figura 1. El LV-MPO estacionado en ROS

El incidente ocurrió de día y en buenas condiciones meteorológicas.

<sup>2</sup> 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

El incidente fue notificado por la jefatura del aeropuerto Rosario, instantes después de ocurrido. Al arribar la JIAAC al aeropuerto, se encontró al LV-MPO estacionado en la plataforma comercial, y una inspección visual mostró las evidencias de una pérdida de aceite del motor izquierdo; la varilla para medición de nivel mostraba que el depósito de aceite del motor estaba vacío.

Las entrevistas realizadas confirmaron las evidencias encontradas, en la inspección visual no pudo ser detectado el origen de la pérdida de aceite.

## 2. ANÁLISIS

La investigación no realizará un análisis de las causas del suceso por la falta de información factual que permita relacionar los factores que pudieran haber estado presentes y que hayan obrado como causa del suceso.

## 3. CONCLUSIONES

### 3.1 Conclusiones referidas a factores relacionados con el incidente

- ✓ Durante el un vuelo de aviación general de traslado, la aeronave LV-MPO experimentó una falla en el sistema de lubricación del motor izquierdo por lo que el piloto decidió detenerlo y aterrizar de emergencia en el aeropuerto de la ciudad de Rosario.

No pudo determinarse el origen de la pérdida de aceite en el motor izquierdo.

## 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  
2019 - Año de la Exportación

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** LV-MPO - Informe de Seguridad Operacional

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 10 pagina/s.