



## INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2021-13476494- -APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Indeterminado. Piper PA-25, matrícula LV-BNL, zona rural de Alcaraz, provincia de Entre Ríos

Fecha y hora del suceso: 11 de febrero de 2021 a las 21:30 horas (UTC)

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

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. Accidente. LV-BNL. Zona rural de Alcaraz, provincia de Entre Ríos. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2023.

El presente informe se encuentra disponible en [www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)



## ÍNDICE

<b>SOBRE LA JST .....</b>	<b>4</b>
<b>SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>5</b>
<b>SOBRE EL INFORME PROVISIONAL .....</b>	<b>7</b>



## SOBRE LA JST

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es mejorar la seguridad a través de la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones y/o de acciones eficaces. Mediante la investigación sistémica de los factores desencadenantes, se evita la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro.

De conformidad con la [Ley N.º 27.514](#) de seguridad en el transporte, la investigación de todo suceso tiene un carácter estrictamente técnico y las conclusiones no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

Según el artículo 26 de la [Ley N.º 27.514](#), la JST puede realizar estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en el transporte.

Esta investigación es efectuada con el único objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo estipula la ley de creación de la JST.



## 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 PROVISIONAL

La JST divulgará el Informe de Seguridad Operacional (ISO) en el plazo más corto posible, preferentemente dentro de los 12 meses de ocurrido el suceso. No obstante, el grado de complejidad de la investigación del suceso puede implicar que el ISO demande más tiempo y que no resulte posible divulgarlo dentro este período. En estos casos, la JST difunde un Informe Provisional en cada aniversario del suceso, conforme lo establecido por el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44) ratificado por Ley N.º 13.891.

El Informe Provisional brinda información actualizada respecto del suceso, agregando información pertinente a la ya comunicada en la notificación inicial y en el Informe Preliminar. Además, resume el estado de la investigación, sus avances y pormenores, las deficiencias de seguridad operacional detectadas y, cuando corresponda, las RSO anticipadas.

El presente Informe Provisional 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 Provisional

# Informe Provisional

## Datos del Suceso

<b>Número de expediente</b>	13476494/21 <i>UNK: Unknown or undetermined</i>
<b>Categoría del suceso</b>	
<b>Día/hora UTC</b>	11/2/2021 21:30
<b>Estado/lugar del suceso</b>	South America Argentina
<b>Nombre del lugar</b>	Zona rural Alcaraz - Pcia de Entre Ríos
<b>Latitud</b>	31:31:19 South
<b>Longitud</b>	59:29:31 West

## Reseña del Vuelo

*" En un vuelo agrícola, la aeronave impacta con árboles y luego de manera descontrolada con el terreno.  
La aeronave se quema completamente. El piloto abandonó la misma por sus propios medios."*

## Información del Vuelo

<b>Lugar de salida</b>	Argentina Other (San Benito -Pcia. de Entre Ríos)
<b>Lugar de destino</b>	Argentina Other (San Benito -Pcia. de Entre Ríos)
<b>Duración del vuelo</b>	
<b>Indicativo</b>	LV-BNL
<b>Fase del vuelo</b>	Manoeuvring



### Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
<b>Total en superficie</b>						
<b>Total en aeronave</b>	1	0				1
<b>Total</b>	1	0				1

### Información de la Aeronave

<b>Matrícula</b>	<i>LV-BNL</i>
<b>Fabricante/modelo</b>	<i>PIPER PA25</i>
<b>Año de fabricación</b>	
<b>Número de serie</b>	<i>25-2265</i>
<b>PMD</b>	<i>1317 kg</i>
<b>Grupo masa</b>	<i>0-2 250 kg</i>
<b>Ciclos totales</b>	
<b>Horas totales</b>	<i>5810 Hour(s)</i>

### Información del Motor

<b>Posición</b>	<i>1</i>
<b>Fabricante/modelo</b>	<i>LYCOMING 540 FAMILY</i>
<b>Número de serie</b>	<i>L-5803-40</i>
<b>Horas totales</b>	<i>1891 Hour(s)</i>
<b>Ciclos totales</b>	
<b>Horas DURG</b>	<i>653 Hour(s)</i>
<b>Ciclos DURG</b>	
<b>Horas DUI</b>	<i>2,2 Hour(s)</i>



#### Información de la Hélice

<b>Posición</b>	1
<b>Fabricante</b>	MCCAULEY ACCESSORY DIV
<b>Modelo</b>	1A200/FA8452
<b>Número de serie</b>	AAB46001
<b>Horas totales</b>	654 Hour(s)
<b>Horas DURG</b>	2,2 Hour(s)
<b>Horas DUI</b>	2,2 Hour(s)

#### Información sobre el Personal

<b>Edad</b>	28 Year(s)
<b>Tipo de licencia</b>	Aeroplane pilot Commercial pilot
<b>Horas de vuelo - General</b>	
<b>Horas de vuelo - En el tipo</b>	
<b>Totales</b>	<b>Totales</b>
Últimos 90 días	Últimos 90 días
Últimas 24 horas	Últimas 24 horas

#### Información Meteorológica

<b>Condiciones MET</b>	VMC
<b>Visibilidad</b>	
<b>Descripción del viento</b>	
<b>Dirección del viento</b>	
<b>Intensidad del viento</b>	



## Estado de la Investigación

### Estado de la investigación

*Se han realizado al menos cuatro visitas al lugar del accidente, se ha podido determinar que la puerta de la tolva se encontraba cerrada al momento del impacto, se ha rescatado la hélice de la aeronave para análisis.*

*En la última inspección del lugar del accidente, se han retirado tensores del ala izquierda para análisis y el correspondiente al ala derecha para su comparación.*

*No hubo testigos del accidente, unas pocas personas manifestaron haber visto momentos antes a la aeronave "fumigando" en cercanías.*

*Se ha accedido de manera parcial a la documentación de la aeronave, se ha recuperado documentación personal del piloto y un GPS portátil que estaba en poder de la Policía de la provincia de Entre Ríos.*

*No se pudo extraer información del GPS que aporte datos a la investigación.*

*La investigación al momento se encuentra en análisis de las evidencias recolectadas para poder conocer si la aeronave pudo haber experimentado algún problema técnico; en función del resultado de ese proceso, se analizará la parte operativa.*

### Acciones correctivas / Recomendaciones de Seguridad Operacional