

**JST** | SEGURIDAD EN  
EL TRANSPORTE

# Informe de Seguridad Operacional

## Sucesos Aeronáuticos



Fallo grupo motor

Propietario privado

BA-5GURI, LV-UX079

Zona rural, Rivadavia, Mendoza

3 de agosto de 2021

70293688/21



Ministerio de Transporte  
Argentina



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 6

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

0800-333-0689

[www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)

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

Informe de Seguridad Operacional 70293688/21

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

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



## ÍNDICE

ADVERTENCIA .....	4
NOTA DE INTRODUCCIÓN.....	5
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS.....	6
INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....	7
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....	8
1.1 Reseña del vuelo.....	8
1.2 Investigación .....	8
2. ANÁLISIS .....	9
3. CONCLUSIONES.....	10
3.1 Conclusiones referidas a factores relacionados con el accidente.....	10
4. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....	10



## ADVERTENCIA

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST), creada por Ley 27.514 de fecha 28 de agosto de 2019, es conducir investigaciones independientes de los accidentes e incidentes acaecidos en el ámbito de la aviación civil, cuya investigación técnica corresponde instituir para determinar las causas, y emitir las recomendaciones y/o acciones de Seguridad Operacional eficaces, dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes de similar tenor. Este informe refleja las conclusiones de la JST, 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, el Artículo 185 del Código Aeronáutico (Ley 17.285), y el Artículo 17 de la Ley 27.514 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, el Código Aeronáutico y la Ley 27.514.

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 Seguridad en el Transporte (JST) 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 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 y/o las fallas técnicas del equipamiento 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 acciones u omisiones del personal operativo de primera línea y/o las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- ✓ Finalmente, los factores 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 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.

La investigación que se detalla en este informe se basa en el modelo sistémico. Tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como a otros factores de riesgo de seguridad operacional que, aunque sin relación de causalidad en el suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. Lo antedicho, 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>

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

UTC: Tiempo Universal Coordinado

---

<sup>1</sup> Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe se aclaran por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas en inglés. 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	03/08/2021	Lugar	6 km al este del Aeródromo Rivadavia, Mendoza	Coordenadas			
Hora UTC	20:50 <sup>2</sup>			S	33°	12´	56´´
				W	068°	24´	35´´

Categoría	Falla de motor	Fase de Vuelo	Crucero	Clasificación	
				Accidente	

Aeronave				Matrícula	LV-UX079
Tipo	Avión	Marca	BA-5GURI	Modelo	Biplaza
Propietario	Privado			Daños	De importancia
Operación	Aviación general-placer				

Tripulación		Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Función	Licencia	Mortales	0	0	0	0
Piloto	Piloto de aeronave ultraliviana motorizada	Graves	0	0	0	0
		Leves	0	0	0	0
		Ninguna	1	0	0	1

<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. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 Reseña del vuelo

El 3 de agosto de 2021 la aeronave matrícula LV-UX079, un ultraliviano experimental motorizado BA-5GURI, despegó del Aeródromo Rivadavia (Rivadavia, Mendoza) a las 20:40 horas, en un vuelo de aviación general de placer. Luego de 10 minutos de vuelo, en crucero y con 1000 pies de altura, el motor se detuvo repentinamente. El piloto realizó un aterrizaje de emergencia en un campo situado a 6 km al este del Aeródromo Rivadavia.

Como consecuencia del suceso, la aeronave experimentó la rotura del arco del tren principal y daño en sus cubiertas.



Figura 1. LV-UX079

El accidente ocurrió de día y en buenas condiciones meteorológicas.

### 1.2 Investigación

Según la entrevista realizada al piloto, en la fase de crucero y con 1000 pies de altura sobre el terreno, el motor se detuvo súbitamente y decidió seleccionar un campo y aterrizar de emergencia sin realizar ninguna otra acción.

Realizó una aproximación básica y al enfrentar final (rumbo oeste) la posición del sol le dificultó la visión razón por la cual giró a rumbo sur y realizó el aterrizaje. El tipo de vegetación xerófila del terreno amortiguó la carrera pero generó los daños antes mencionados en su tren principal (ruedas y arco).



Figura 2. Trayectoria de la aeronave LV-UX079

## 2. ANÁLISIS

El análisis de los hechos y circunstancias en torno al suceso, de acuerdo a lo indicado en la resolución N° 18/2017 “Procedimiento para la Investigación de Accidentes/Incidentes de Aeronaves Experimentales”, no es pertinente por tratarse de un avión ultraliviano experimental motorizado el cual presenta las siguientes consideraciones:

- ✓ Diseñada, construida y mantenida sin un estándar definido, que implican un riesgo que es asumido conscientemente por el aficionado constructor.
- ✓ No posee Certificado tipo, documento que define un prototipo o serie de aeronaves construidas de acuerdo con un diseño común.



Las particularidades que abarca a este tipo de aeronave es su carácter de no estándar, lo que limita la emisión de Recomendaciones de Seguridad al sistema aeronáutico ya que la mayoría de sus componentes no son de uso aeronáutico o no tienen trazabilidad en su mantenimiento.

### **3. CONCLUSIONES**

#### **3.1 Conclusiones referidas a factores relacionados con el accidente**

- ✓ Durante la fase de crucero de un vuelo recreativo, se produjo la detención del motor de la aeronave debido a una falla que no pudo ser corroborada fehacientemente de acuerdo con la evidencia obrante.

### **4. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

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