



INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2022-24983343- -APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Contacto anormal con la pista / Excursión de pista. Aerostar 601P, matrícula LV-MEE, San Justo, provincia de Santa Fe

Fecha y hora del suceso: 14 de marzo de 2022 a las 18:45 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-MEE. San Justo, provincia de Santa Fe.

Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2023.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst



ÍNDICE

SOBRE LA JST	4
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN	5
SOBRE EL INFORME PROVISIONAL	7



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

Número de expediente	24983343/22	
	ARC: Abnormal runway contact RE: Runway excursion	
Categoría del suceso		
Día/hora UTC	14/3/2022	18:45
Estado/lugar del suceso	South America Argentina	
Nombre del lugar	San Justo	
Latitud	30:46:05 South	
Longitud	60:34:06 West	

Reseña del Vuelo

En un vuelo de aviación general, en la fase de despegue, la aeronave logra elevarse unos pocos metros, retrae su tren de aterrizaje y al no lograr mantener el ascenso vuelve a la pista aterrizando con su tren de aterrizaje retraído. La aeronave se detiene fuera de la franja de seguridad de la pista

Información del Vuelo

Lugar de salida	Argentina (SJT)	
	Argentina SAEZ (EZE) : Buenos Aires, Ministro Pistarini (Ezeiza) , Ba	
Lugar de destino		
Duración del vuelo	0,1 Hour(s)	
Indicativo		
Fase del vuelo	Take-off	



Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie						
Total en aeronave				6		6
Total				6		6

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-MEE</i>
Fabricante/modelo	<i>AEROSTAR AEROSTAR601 P</i>
Año de fabricación	<i>1978</i>
Número de serie	<i>61-0447170</i>
PMD	<i>6000 kg</i>
Grupo masa	<i>2 251 to 5 700 kg</i>
Ciclos totales	
Horas totales	<i>3830,2 Hour(s)</i>

Información del Motor

Posición	<i>1</i>
Fabricante/modelo	<i>LYCOMING 540 FAMILY</i>
Número de serie	<i>L-37122-48E</i>
Horas totales	<i>404,2 Hour(s)</i>
Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	<i>44,7 Hour(s)</i>



Información del Motor

Posición	2
Fabricante/modelo	LYCOMING 540 FAMILY
Número de serie	L-37132-48E
Horas totales	404,2 Hour(s)
Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	44,7 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	HARTZELL PROPELLER INC.
Modelo	HC-C3YR-2UF
Número de serie	CK-4206A
Horas totales	1111,2 Hour(s)
Horas DURG	625,4 Hour(s)
Horas DUI	44,7 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición	2
Fabricante	HARTZELL PROPELLER INC.
Modelo	HC-C3YR-2UF
Número de serie	CK-4207A
Horas totales	1111,2 Hour(s)
Horas DURG	625,4 Hour(s)
Horas DUI	44,7 Hour(s)



Información sobre el Personal

Edad	43 Year(s)		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Commercial pilot		
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales	506,9 Hour(s)	Totales	21,5 Hour(s)
Últimos 90 días	45,2 Hour(s)	Últimos 90 días	21,5 Hour(s)
Últimas 24 horas	5,5 Hour(s)	Últimas 24 horas	5,5 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad			
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Commercial pilot		
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales		Totales	
Últimos 90 días		Últimos 90 días	
Últimas 24 horas		Últimas 24 horas	

Información Meteorológica

Condiciones MET	VMC
Visibilidad	
Descripción del viento	Calm
Dirección del viento	
Intensidad del viento	

Estado de la Investigación

Estado de la investigación	<p><i>Al momento no se han detectado problemas de carácter técnico en la aeronave que pudieran haber sido factor del accidente bajo investigación. La investigación está en tratativas para la gestión de una estación total que permita trazar un plano orográfico del lugar donde está emplazado el aeródromo de San Justo; se busca determinar si los obstáculos en el lateral de predio o los desniveles del terreno pudieron haber afectado al vuelo. La investigación tiene pendiente la realización de ensayos funcionales y operacionales de los sistemas de retracción de flap y de tren de aterrizaje que</i></p>
-----------------------------------	---



se preven realizar en una aeronave del mismo tipo y modelo.

**Acciones correctivas /
Recomendaciones de
Seguridad Operacional**