

INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2022-APN-61313032-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Pérdida de control en vuelo. Beechcraft A-36-TC, matrícula LV-HUQ,
Concepción, Corrientes.

Fecha y hora del suceso: 15/06/2022 18:30

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-HUQ. Concepción, Corrientes. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

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 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 ha sido 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 conexa.

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

Datos del Suceso

Número de expediente	61313032/22	
Clasificación del suceso	Accident <i>LOC-I: Loss of control - inflight</i>	
Categoría del suceso		
Instancia	<i>Factual</i>	
Día/hora UTC	<i>15/6/2022</i>	<i>18:30</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America</i> <i>Argentina (LAD 2471 EA. El Tránsito)</i>	
Nombre del lugar	<i>Concepción - Corrientes</i>	
Latitud	<i>28:25:00 South</i>	
Longitud	<i>57:42:00 West</i>	

Reseña del Vuelo

En la fase de despegue, la aeronave se elevó unos metros y luego se precipitó a tierra en un campo aledaño a la pista. Sufrió daños de importancia.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina (LAD 2471EA. El Tránsito)</i>
Lugar de destino	<i>Argentina</i> <i>SARC (CNQ) : Corrientes, Cts</i>
Duración del vuelo	<i>0,1 Hour(s)</i>
Call sign	<i>LV-HUQ</i>
Fase del vuelo	<i>Take-off</i>

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	0	0	0	0	0	0
Total en aeronave	0	0	0	4	0	4
Total	0	0	0	4	0	4

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-HUQ
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Substantial
Fabricante/modelo	BEECH 36 A36TC
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	1979
Número de serie	EA 9
PMD	1632 kg
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	3688,4 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Not current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	CONTINENTAL (TELEDYNE) USA TSIO-520, LTSIO-520
Número de serie	809395 R
Horas totales	3536,7 Hour(s)

Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	122,7 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	MCCAULEY PROPELLER SYSTEMS
Modelo	2 A 362C 76 UR
Número de serie	917202
Horas totales	122,7 Hour(s)
Horas DURG	
Horas DUI	47,7 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad	55 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Commercial pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	Held required rating		
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales	300 Hour(s)	Totales	
Últimos 90 días	20 Hour(s)	Últimos 90 días	
Últimas 24 horas	0,7 Hour(s)	Últimas 24 horas	

Información Meteorológica

Meteorología relevante	<i>No</i>
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	<i>10000 m</i>
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	<i>Calm</i>
Dirección del viento	<i>30 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>5 kt</i>
Medición de velocidad	
Ráfagas de viento	<i>No</i>

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	<i>Off aerodr < 10 km</i>
Tipo de terreno	<i>Water</i>
Elevación	<i>200 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Swamp</i>
Distancia recorrida	<i>12 m</i>

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	<i>59 kt</i>
Nivel de velocidad	<i>Low</i>
Ángulo de impacto	<i>Unknown</i>
Actitud de cabeceo	<i>Unknown</i>
Actitud de rolido	<i>Slight bank (0-30)</i>

Supervivencia

Supervivencia	Yes
Método de localización	<i>Sighting of occupants</i>
Estado del ELT	<i>Not activated</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Upper body restraint used</i>
Sist. de sujeción copiloto	<i>Unknown</i>
Tiempo de escape	<i>1 Minute(s)</i>

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Pleasure</i>
Tipo de planificación	<i>Unknown</i>
Operador	<i>Argentina Private Operator</i>
Tipo de operador	<i>Private owner</i>

Estado de la Investigación

Estado de la investigación	<p><i>Se realizaron consideraciones acerca del uso de pistas no autorizadas. Se analizaron las circunstancias que afectaron la carrera de despegue del LV-HUQ, tales como la pista blanda, la dirección del viento, el peso y la longitud de la pista.</i></p> <p><i>El peso no se pudo calcular debido a la falta de información exacta sobre los elementos que intervienen en el cálculo del mismo.</i></p> <p><i>La hipótesis más importante que se investiga, es el despegue a una velocidad menor que la de rotación, como consecuencia de una aceleración pobre de la aeronave, por las circunstancias ya descritas.</i></p>
Acciones correctivas / Recomendaciones de Seguridad Operacional	<i>Se están analizando las posibles recomendaciones.</i>