

INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2022-69568246-APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Incursión de pista y colisión con obstáculo durante el despegue. PIPER PA 11,
LV-XLT / PIPER PA 11, LV-YPS, Aeródromo Ensenada (PTL), La Plata, Buenos Aires

Fecha y hora del suceso: 07/07/2022 20:45 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-XLT / LV-YPS, Aeródromo Ensenada (PTL), La Plata, Buenos Aires. 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	69568246/22	
Clasificación del suceso	Accident	
Categoría del suceso	CTOL: Collision with obstacle(s) during take-off and landing RI: Runway incursion - vehicle, aircraft or person	
Instancia	Factual	
Día/hora UTC	7/7/2022	20:45
Estado/lugar del suceso	South America Argentina	
Nombre del lugar	Aeródromo Ensenada (PTL), La Plata, Buenos Aires	
Latitud	34:52:28 South	
Longitud	57:57:41 West	

Reseña del Vuelo

En un vuelo de aviación general de instrucción, durante la aproximación final a la pista 19 del Aeródromo Ensenada, se realizó un escape por derecha para evitar el impacto con otra aeronave que aterrizaba por la pista 29. Al virar por derecha, colisionó con una planta que produjo la detención y capotamiento de la aeronave.

Información del Vuelo

Lugar de salida	Argentina (PTL - Ad. Ensenada)
Lugar de destino	Argentina (PTL - Ad. Ensenada)
Duración del vuelo	0,5 Hour(s)
Call sign	LV-XLT

Fase del vuelo	<i>Take-off</i>
-----------------------	-----------------

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina (PTL - Ad. Ensenada)</i>
	<i>Argentina (PTL - Ad. Ensenada)</i>
Lugar de destino	
Duración del vuelo	
Call sign	<i>LV-YPS</i>
Fase del vuelo	<i>Landing</i>

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie						
Total en aeronave				2		2
Total				2		2

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-XLT</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Substantial</i>
Fabricante/modelo	<i>PIPER PA11</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>1946</i>
Número de serie	<i>19244</i>
PMD	

Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	15016,1 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	CONTINENTAL (TELEDYNE) USA C 75/85 SERIES (C-75-12)
Número de serie	4174-06-12
Horas totales	4090,7 Hour(s)
Ciclos totales	
Horas DURG	1830,2 Hour(s)
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	OTHER (CLERICI)
Modelo	HCF-2AB-3
Número de serie	1886
Horas totales	3615 Hour(s)
Horas DURG	632 Hour(s)
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	49 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Other		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	Rating not required		
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales	1475 Hour(s)	Totales	
Últimos 90 días	150,5 Hour(s)	Últimos 90 días	66 Hour(s)
Últimas 24 horas	2,2 Hour(s)	Últimos 24 horas	1,2 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad	24 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Dual student		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Student pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	Rating not required		
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales		Totales	
Últimos 90 días		Últimos 90 días	
Últimas 24 horas		Últimos 24 horas	

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-YPS</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>None</i>
Fabricante/modelo	<i>PIPER PA11</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>1948</i>
Número de serie	<i>11-678</i>
PMD	
Grupo masa	<i>0-2 250 kg</i>
Ciclos totales	
Horas totales	<i>18678,3 Hour(s)</i>
Doc. de mantenimiento	<i>Current</i>
Certificado de aeronavegabilidad	<i>Valid</i>

Información del Motor

Posición	<i>1</i>
Fabricante/modelo	<i>CONTINENTAL (TELEDYNE) USA C 90 SERIES (C-90-8-F)</i>
Número de serie	<i>48249-4-8</i>
Horas totales	<i>4195,3 Hour(s)</i>
Ciclos totales	
Horas DURG	<i>873,4 Hour(s)</i>
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	OTHER (CLERICI)
Modelo	HCF-2AB-3
Número de serie	1943
Horas totales	
Horas DURG	483 Hour(s)
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	38 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Other		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	Rating not required		
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales	2499 Hour(s)	Totales	
Últimos 90 días	121,3 Hour(s)	Últimos 90 días	48,7 Hour(s)
Últimas 24 horas	3,8 Hour(s)	Últimas 24 horas	2,6 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad		Sexo	Male
Función a bordo	Dual student		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Student pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	Rating not required		

<i>Horas de vuelo - General</i>		<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>	
Totales		Totales	
Últimos 90 días		Últimos 90 días	
Últimas 24 horas		Últimas 24 horas	

Información Meteorológica

Meteorología relevante	<i>No</i>
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	<i>Calm</i>
Dirección del viento	
Intensidad del viento	
Medición de velocidad	
Ráfagas de viento	

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	<i>On aerodrome/airstrip</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>20 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Grass</i>
Distancia recorrida	<i>5 m</i>

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	<i>40 kt</i>
Nivel de velocidad	<i>Low</i>
Ángulo de impacto	<i>Low</i>
Actitud de cabeceo	<i>Nose down</i>
Actitud de rolido	<i>Slight bank (0-30)</i>

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	<i>Sighting of wreckage</i>
Estado del ELT	<i>Not carried</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Upper body restraint used</i>
Sist. de sujeción copiloto	<i>Upper body restraint</i>
Tiempo de escape	

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Other (Aero Club La Plata)</i>
Tipo de operador	<i>Flying club/school</i>

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional Dual</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Other (Aero Club La Plata)</i>
Tipo de operador	<i>Flying club/school</i>

Estado de la Investigación

**Estado de la
investigación**

La investigación se encuentra en proceso de análisis.

**Acciones correctivas /
Recomendaciones de
Seguridad Operacional**

Ninguna al momento de este informe.