

INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2024-31587410--APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Operación a baja Altitud / Colisión en tierra. Air Tractor AT-802, matrícula LV-JWI, San Pedro, provincia de Buenos Aires

Fecha y hora del suceso: 25/08/2022 15:45 (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-JWI, San Pedro, provincia de 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 PRELIMINAR.....	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 PRELIMINAR

El Informe Preliminar tiene como objetivo comunicar, en un plazo de 30 días posteriores al suceso, los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación. Esta información actualizada complementa la proporcionada en la notificación inicial del suceso.

El presente Informe Preliminar 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 Preliminar

Datos del Suceso

Clasificación del suceso	Accident	
Categoría del suceso	LALT: Low altitude operations GCOL: Ground Collision	
Instancia	Preliminary	
Día/hora UTC	25/8/2022	15:45
Estado/lugar del suceso	South America Argentina	
Nombre del lugar	San Pedro, Buenos Aires	
Latitud	33:31:25 South	
Longitud	59:43:37 West	

Reseña del Vuelo

El 25 de agosto de 2022, la aeronave con matrícula LV-JWI, un Air Tractor AT-802A, despegó del aeroclub San Pedro (provincia de Buenos Aires) a las 15:20 horas, en un vuelo de aviación general de lucha contra incendio.

Luego de 25 minutos de vuelo en condiciones meteorológicas visuales, durante un viraje a baja altura, la aeronave impactó la puntera del ala derecha contra el terreno. Ante esta situación, el piloto tomó la decisión de resolver la emergencia disminuyendo la potencia del motor, logrando así un aterrizaje controlado a 500 metros del punto inicial de contacto.

Como resultado del suceso, se produjeron daños de importancia en la aeronave.

Información del Vuelo

Lugar de salida	Argentina PED : San Pedro
Lugar de destino	Argentina PED : San Pedro
Duración del vuelo	0,4 Hour(s)

Indicativo	<i>LV-JWI</i>
Fase del vuelo	<i>Manoeuvring</i>

Lesiones al Personal

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

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-JWI</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Minor</i>
Fabricante/modelo	<i>AIR TRACTOR AT802</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>2010</i>
Número de serie	<i>802A-0381</i>
PMD	<i>7257 kg</i>
Grupo masa	<i>5 701 to 27 000 kg</i>
Ciclos totales	
Horas totales	<i>2422,5 Hour(s)</i>
Doc. de mantenimiento	<i>Current</i>
Certificado de aeronavegabilidad	<i>Valid</i>

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	PRATT & WHITNEY (USA) PT6
Número de serie	PCE-PN0119
Horas totales	2422,5 Hour(s)
Ciclos totales	5227
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	87,5 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	HARTZELL PROPELLER INC.
Modelo	HCBSMP-3F/M11276NS
Número de serie	EVA2252
Horas totales	2422,5 Hour(s)
Horas DURG	
Horas DUI	87,5 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad	59 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	3636 Hour(s)	Totales	80,5 Hour(s)
Últimos 90 días	53,4 Hour(s)	Últimos 90 días	53,4 Hour(s)
Últimas 24 horas	0,4 Hour(s)	Últimos 24 horas	0,4 Hour(s)

Información Meteorológica

Meteorología relevante	Yes
Condiciones MET	VMC
Visibilidad	
Condiciones de luz	Daylight
Descripción del viento	
Dirección del viento	
Intensidad del viento	
Medición de velocidad	
Ráfagas de viento	

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	Off aerodr > 10 km
Tipo de terreno	Other
Elevación	123 ft
Tipo de superficie	Swamp
Distancia recorrida	

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	75 kt
Nivel de velocidad	Low
Ángulo de impacto	
Actitud de cabeceo	Nose down
Actitud de rolido	Slight bank (0-30)

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	<i>Other</i>
Estado del ELT	<i>Not activated</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Upper body restraint used</i>
Sist. de sujeción copiloto	
Tiempo de escape	<i>2 Minute(s)</i>

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Nationally Regulated Operations Firefighting</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Other</i>
Tipo de operador	<i>Private owner</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft operation Aircraft operational mode Low flying</i>
Justificación del factor	<i>Analisis del desempeño operativo de la tripulacion.</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Meteorological information Weather conditions Atmospheric visibility Smoke</i>
Justificación del factor	

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Meteorological information</i> <i>Weather conditions</i> <i>Wind</i> <i>Surface wind speed</i>
---------------------------	--

Justificación del factor