

INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2022-100639940-APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Contacto anormal con la pista. Rockwell 690, matrícula LV-BCJ, Aeródromo Apóstoles, provincia de Misiones

Fecha y hora del suceso: 20 de septiembre de 2022 a las 12:00 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-BCJ. Aeródromo Apóstoles, provincia de Misiones. 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	100639940/22	
Clasificación del suceso	Accident	
	ARC: Abnormal runway contact SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]	
Categoría del suceso		
Instancia	Preliminary	
Día/hora UTC	20/9/2022	12:00
Estado/lugar del suceso	South America Argentina	
Nombre del lugar	Ad. Apóstoles (APO), Misiones	
Latitud	27:54:12 South	
Longitud	55:45:56 West	

Reseña del Vuelo

Durante un vuelo de traslado desde SADF a Apóstoles, en la toma de contacto y carrera de aterrizaje se produjo el colapso del tren de aterrizaje principal izquierdo.

Información del Vuelo

Lugar de salida	Argentina SADF : San Fernando, Ba
Lugar de destino	Argentina APO : Apostoles
Duración del vuelo	1,9 Hour(s)
Call sign	LV-BCJ
Fase del vuelo	Landing

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	0	0	0	0	0	0
Total en aeronave	0	0	0	6	0	6
Total	0	0	0	6	0	6

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-BCJ
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Substantial
Fabricante/modelo	ROCKWELL 690 (Turbo Commander)
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	1972
Número de serie	11022
PMD	4649,321 kg
Grupo masa	2 251 to 5 700 kg
Ciclos totales	7375
Horas totales	8185,1 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	HONEYWELL GARRETT-TPE331
Número de serie	P06237
Horas totales	7724,9 Hour(s)
Ciclos totales	7329
Horas DURG	

Ciclos DURG

Horas DUI

Información del Motor

Posición	2
Fabricante/modelo	HONEYWELL GARRETT-TPE331
Número de serie	P06160
Horas totales	8348,4 Hour(s)
Ciclos totales	7673
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	HARTZELL PROPELLER INC.
Modelo	HC-B3TN-5FL
Número de serie	LT-0673-2Q
Horas totales	6621,2 Hour(s)
Horas DURG	
Horas DUI	

Información de la Hélice

Posición	2
Fabricante	HARTZELL PROPELLER INC.
Modelo	HC-B3TN-5FL
Número de serie	LT-10673-2Q
Horas totales	6621,2 Hour(s)
Horas DURG	

Horas DUI

Información sobre el Personal

Edad	43 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Airline transport pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	No required rating		
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales	2300 Hour(s)	Totales	1000 Hour(s)
Últimos 90 días	45 Hour(s)	Últimos 90 días	45 Hour(s)
Últimas 24 horas	1,9 Hour(s)	Últimas 24 horas	1,9 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad	28 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Co-pilot		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Commercial pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	No required rating		
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales	896,1 Hour(s)	Totales	492,2 Hour(s)
Últimos 90 días	36,5 Hour(s)	Últimos 90 días	36,5 Hour(s)
Últimas 24 horas	1,9 Hour(s)	Últimas 24 horas	1,9 Hour(s)

Información Meteorológica

Meteorología relevante	Yes
Condiciones MET	IMC
Visibilidad	10000 m
Condiciones de luz	Daylight
Descripción del viento	Calm

Dirección del viento	<i>90 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>5 kt</i>
Medición de velocidad	<i>Surface</i>
Ráfagas de viento	<i>No</i>

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	<i>On aerodrome/airstrip</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>580 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Pavement</i>
Distancia recorrida	<i>150 m</i>

Supervivencia

Supervivencia	
Método de localización	
Estado del ELT	<i>Not activated</i>
Sist. de sujeción piloto	
Sist. de sujeción copiloto	
Tiempo de escape	

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Business</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Private Operator (PTP Warrant SA)</i>
Tipo de operador	<i>Private owner</i>