INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2023-12810042--APN-DNISAE#JST

Suceso: Incidente Grave

Título: Excursión de pista. Learjet 60, matrícula LV-FVZ, Aeropuerto Internacional San Fernando, provincia de Buenos Aires

Fecha y hora del suceso: 03/02/2023 00:00 (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. Incidente Grave. LV-FVZ. 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

Clasificación del suceso	Serious incident <i>RE: Runway excursion</i>
Categoría del suceso	
Instancia	<i>Factual</i>
Día/hora UTC	<i>3/2/2023 00:00</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>
Nombre del lugar	<i>Ap. Int. San Fernando (SADF), San Fernando, Buenos Aires</i>
Latitud	<i>34:27:06 South</i>
Longitud	<i>58:35:18 West</i>

Reseña del Vuelo

En un vuelo de aviación comercial no regular, durante el aterrizaje en condiciones meteorológicas adversas de fuerte lluvia y ráfagas de viento, la aeronave experimentó una excursión de pista por el margen izquierdo. Como resultado de esto la aeronave sufrió daños leves. La tripulación y los pasajeros evacuaron la aeronave sin inconvenientes y sin sufrir lesiones.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Uruguay SULS : Maldonado/Base Aeronaval C/C Carlos A. Curbelo</i>
Lugar de destino	<i>Argentina SADF : San Fernando, Ba</i>
Duración del vuelo	<i>0,6 Hour(s)</i>
Call sign	<i>LV-FVZ</i>
Fase del vuelo	<i>Landing</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	7	0	7
Total	0	0	0	7	0	7

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-FVZ
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Minor
Fabricante/modelo	LEARJET 60
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Large Aeroplane Large Aeroplane
Año de fabricación	2001
Número de serie	247
PMD	
Grupo masa	5 701 to 27 000 kg
Ciclos totales	8400
Horas totales	10200 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	PRATT & WHITNEY (CANADA) PW305 & PW306 series
Número de serie	CA0170
Horas totales	5900 Hour(s)

Ciclos totales	6300
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información del Motor

Posición	2
Fabricante/modelo	<i>PRATT & WHITNEY (CANADA) PW305 & PW306 series</i>
Número de serie	CA0372
Horas totales	3900 Hour(s)
Ciclos totales	3100
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	45 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	<i>Pilot-in-command</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Airline transport pilot</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Registry</i>		
Habilitaciones	<i>Held required rating</i>		
	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 sobre el Personal

Edad	<i>23 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Co-pilot</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Commercial pilot</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Registry</i>		
Habilitaciones	<i>Rating not required</i>		
	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

Meteorología relevante	<i>Yes</i>
Condiciones MET	<i>IMC</i>
Visibilidad	<i>2000 m</i>
Condiciones de luz	<i>Night/dark</i>
Descripción del viento	<i>Variable</i>
Dirección del viento	<i>150 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>16 kt</i>
Medición de velocidad	<i>Surface</i>
Ráfagas de viento	<i>Yes</i>

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	<i>Off aerodr < 10 km</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>11 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Grass</i>
Distancia recorrida	<i>360 m</i>

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Commercial Air Transport Passenger Air Taxi</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Private Operator (Baires Fly S.A.)</i>
Tipo de operador	<i>Sales/rental/service</i>

Estado de la Investigación

Estado de la investigación	<p><i>La investigación se encuentra actualmente analizando:</i></p> <p><i>La correcta emisión y transmisión de la situación meteorológica reinante en el aeropuerto, según el marco normativo vigente.</i></p> <p><i>Posibles transgresiones a lo establecido en la RAAC 135 en la operación de esta aeronave y los márgenes de seguridad necesarios para operar en SADF.</i></p> <p><i>Análisis de las performances reales de la aeronave respecto al aterrizaje en condiciones meteorológicas adversas combinadas de viento, lluvia y la de acumulación de agua en la pista.</i></p> <p><i>Análisis del estado de mantenimiento de la pista por parte del explotador.</i></p>
Acciones correctivas / Recomendaciones de Seguridad Operacional	