

INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2023-51598653-APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Falla o mal funcionamiento de sistema o componente (no grupo motor) /
Excursión de pista. Piper PA-25-235, matrícula LV-MNB, San José, provincia de
Córdoba

Fecha y hora del suceso: 06/05/2023 14:00 (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. Accidente. LV-MNB. San José, provincia de Córdoba.

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	Accident <i>RE: Runway excursion</i> <i>SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]</i>
Categoría del suceso	
Instancia	<i>Factual</i>
Día/hora UTC	<i>6/5/2023</i> <i>14:00</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America</i> <i>Argentina</i>
Nombre del lugar	<i>San José, Córdoba</i>
Latitud	<i>31:57:08 South</i>
Longitud	<i>65:22:53 West</i>

Reseña del Vuelo

El 06 de mayo de 2023, la aeronave matrícula LV-MNB, un Piper Pawnee PA-25-235, operado por Aviación Agrícola AB S.R.L., a las 14:00 horas, comenzó su carrera de despegue desde un campo eventual, próximo a la localidad de San José, provincia de Córdoba, para realizar un vuelo local de aviación general, aeroaplicación. Luego de haber recorrido 200 metros aproximadamente, la aeronave se descontroló en la carrera de despegue, salió de los límites de la pista e impactó contra un montículo de leña que se encontraba en el margen izquierdo de la misma. Como consecuencia del suceso, la aeronave sufrió daños de importancia en la hélice, el motor, las alas y el fuselaje

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina (Campo eventual, San José, Córdoba)</i>
	<i>Argentina (Campo eventual, San José, Córdoba)</i>
Lugar de destino	
Duración del vuelo	<i>0 Hour(s)</i>

Call sign	<i>LV-MNB</i>
Fase del vuelo	<i>Take-off</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-MNB</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Substantial</i>
Fabricante/modelo	<i>PIPER PA25 235</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>1979</i>
Número de serie	<i>25-7856066</i>
PMD	<i>1315 kg</i>
Grupo masa	<i>0-2 250 kg</i>
Ciclos totales	
Horas totales	<i>2579 Hour(s)</i>
Doc. de mantenimiento	<i>Current</i>
Certificado de aeronavegabilidad	<i>Valid</i>

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	LYCOMING 435 FAMILY
Número de serie	L-2077940A
Horas totales	2811,8 Hour(s)
Ciclos totales	
Horas DURG	769,4 Hour(s)
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	MCCAULEY PROPELLER SYSTEMS
Modelo	0-540-B2C5
Número de serie	107281
Horas totales	
Horas DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	52 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Other		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	No required rating		
Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo	

Totales	1842,8 Hour(s)	Totales	
Últimos 90 días		Últimos 90 días	
Últimas 24 horas	1,4 Hour(s)	Últimas 24 horas	1,4 Hour(s)

Información Meteorológica

Meteorología relevante	No
Condiciones MET	VMC
Visibilidad	9999 m
Condiciones de luz	Daylight
Descripción del viento	Calm
Dirección del viento	320 Degree(s)
Intensidad del viento	2 kt
Medición de velocidad	Surface
Ráfagas de viento	No

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	On aerodrome/airstrip
Tipo de terreno	Level/flat
Elevación	1445 ft
Tipo de superficie	Grass
Distancia recorrida	

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	52 kt
Nivel de velocidad	Low
Ángulo de impacto	Low
Actitud de cabeceo	Nose level
Actitud de rolido	Wings level

Supervivencia

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

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Specialised Operations (Aerial Work) Agricultural</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Other (Aviación Agrícola AB S.R.L.)</i>
Tipo de operador	<i>Private owner</i>

Estado de la Investigación

Estado de la investigación	<i>En la fase inicial de la carrera de despegue de la aeronave, la rueda izquierda se desplazó sobre su eje y salió del mismo. La investigación no ha podido determinar fehacientemente la causa de la falla debido a que no se encontraron en el lugar del suceso los elementos que hacen que la rueda permanezca en su posición (medio conjunto de rueda exterior, rodamiento de copa, cojinete, etc). El conjunto de la rueda está compuesto por dos medias llantas unidas por tornillos. Una media llanta no fue encontrada. Se recabó toda la información disponible para realizar la investigación, que se encuentra en el proceso de análisis y redacción del PISO.</i>
Acciones correctivas / Recomendaciones de Seguridad Operacional	<i>No hubo</i>