

INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2023-71384627--APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Contacto anormal con la pista. Piper PA-A-28-200, matrícula LV-LMG,
Aeródromo Gral. Viamonte, Los Toldos, provincia de Buenos Aires

Fecha y hora del suceso: 11/06/2023 20:30 (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-LMG, Aeródromo Gral. Viamonte, Los Toldos, 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	<i>Accident</i>		
Categoría del suceso	<i>ARC: Abnormal runway contact</i>		
Instancia	<i>Preliminary</i>		
Día/hora UTC	<i>11/6/2023</i>	<i>20:30</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>Aeródromo General Viamonte, Los Toldos, Buenos Aires</i>		
Latitud	<i>34:58:38 South</i>		
Longitud	<i>61:01:15 West</i>		

Reseña del Vuelo

La aeronave aterrizó con el tren de aterrizaje plegado, lo que produjo el impacto de la hélice contra el terreno. La aeronave recorrió 150 metros desde el primer contacto con la pista hasta su detención final.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina GNV : Los Toldos</i>
Lugar de destino	<i>Argentina GNV : Los Toldos</i>
Duración del vuelo	<i>0,3 Hour(s)</i>
Indicativo	<i>LV-LMG</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	2	0	2
Total	0	0	0	2	0	2

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-LMG
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Substantial
Fabricante/modelo	PIPER (PA-A-28-200)
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	1974
Número de serie	28-7435214
PMD	
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	2235,6 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	LYCOMING IO-360 Series (IO-360-C1C)
Número de serie	L-12216-51A
Horas totales	2243 Hour(s)

Ciclos totales	399
Horas DURG	71 Hour(s)
Ciclos DURG	70
Horas DUI	73 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	HARTZELL PROPELLER INC.
Modelo	HC-C2YK-1BF
Número de serie	CH4666E
Horas totales	
Horas DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	22 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Commercial pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones			
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales	280 Hour(s)	Totales	7 Hour(s)
Últimos 90 días	280 Hour(s)	Últimos 90 días	7 Hour(s)
Últimas 24 horas	0,3 Hour(s)	Últimas 24 horas	0,3 Hour(s)

Información Meteorológica

Meteorología relevante	<i>No</i>
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
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	<i>On aerodrome/airstrip</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>236 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Grass</i>
Distancia recorrida	<i>150 m</i>

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	
Estado del ELT	
Sist. de sujeción piloto	
Sist. de sujeción copiloto	
Tiempo de escape	

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Other</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	
Tipo de operador	<i>Private owner</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft operation Flight crew operation of equipment Landing gear</i>
Justificación del factor	<i>Desempeño de la tripulación en la operación de la aeronave.</i>