

INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2023-75067787--APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Maniobra abrupta / Pérdida de control en vuelo. Champion 8KCAB, matrícula LV-HWE, LAD N°5466, Charata, provincia de Chaco

Fecha y hora del suceso: 30/06/2023 14:50 (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-HWE LAD N°5466, Charata, provincia de Chaco. 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>AMAN: Abrupt manœuvre</i> <i>LOC-I: Loss of control - inflight</i>		
Categoría del suceso			
Instancia	<i>Factual</i>		
Día/hora UTC	<i>30/6/2023</i>	<i>14:50</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America</i> <i>Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>LAD N°5466, Charata, Chaco</i>		
Latitud	<i>27:16:02 South</i>		
Longitud	<i>61:11:55 East</i>		

Reseña del Vuelo

Durante el marco de un vuelo de demostración (Show Aéreo), la aeronave luego de una maniobra acrobática a baja altura, pierde el control para luego impactar contra el terreno.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina</i> <i>CHA [CNT] : Charata</i>
	<i>Argentina (LAD N°5466)</i>
Lugar de destino	
Duración del vuelo	<i>0,3 Hour(s)</i>
Call sign	<i>LV-HWE</i>
Fase del vuelo	<i>Manoeuvring</i>

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	0	0	0	0	0	0
Total en aeronave	2	0	0	0	0	2
Total	2	0	0	0	0	2

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-HWE
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Destroyed
Fabricante/modelo	CHAMPION 8KCAB
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	1979
Número de serie	506-79
PMD	
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	
Doc. de mantenimiento	
Certificado de aeronavegabilidad	

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	LYCOMING 360 FAMILY (AEIO-360-H1A)
Número de serie	L-20383-51A
Horas totales	

Ciclos totales

Horas DURG

Ciclos DURG

Horas DUI

Información de la Hélice

Posición 1

Fabricante HARTZELL PROPELLER INC.

Modelo HC-C2YR-4CF

Número de serie AU11654B

Horas totales

Horas DURG

Horas DUI

Información sobre el Personal

Edad	29 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		Totales	
Últimos 90 días		Últimos 90 días	
Últimas 24 horas		Últimos 24 horas	

Información Meteorológica

Meteorología relevante

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 *On aerodrome/airstrip*

Tipo de terreno *Level/flat*

Elevación

Tipo de superficie *Grass*

Distancia recorrida

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto

Nivel de velocidad *High*

Ángulo de impacto *Low*

Actitud de cabeceo *Nose down*

Actitud de rolido *Slight bank (0-30)*

Supervivencia

Supervivencia	<i>No</i>
Método de localización	
Estado del ELT	<i>Not carried</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Lap belt used</i>
Sist. de sujeción copiloto	<i>Upper body restraint</i>
Tiempo de escape	

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional Aerobatics</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Unknown</i>
Tipo de operador	<i>Private owner</i>

Estado de la Investigación

Estado de la investigación	<i>La investigación se encuentra analizando los siguientes factores:</i> <i>Ausencia de un marco para la formación y entrenamiento en la actividad de acrobacia aérea.</i> <i>Las RAAC, parte 91, sección 61.69 (c) no proporcionan suficiente detalle en cuanto a los requisitos mínimos para asegurar una habilitación de vuelo acrobático que promueva un desarrollo integral de la actividad con el máximo nivel de seguridad.</i>
Acciones correctivas / Recomendaciones de Seguridad Operacional	