

INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2023-100035130--APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Falla o mal funcionamiento de sistema o componente (no grupo motor) /
Excursión de pista. Tecnam P92-E (MK II), matrícula LV-S135, Aeródromo Saladillo,
provincia de Buenos Aires

Fecha y hora del suceso: 26/08/2023 16:30 (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-S135. Aeródromo Saladillo, provincia de Buenos. 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>SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant] RE: Runway excursion</i>	
Categoría del suceso		
Instancia	<i>Factual</i>	
Día/hora UTC	<i>26/8/2023</i>	<i>16:30</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Ad. Saladillo (SDL), Buenos Aires</i>	
Latitud	<i>35:36:09 South</i>	
Longitud	<i>59:49:02 West</i>	

Reseña del Vuelo

En un vuelo de aviación general, con fines recreativos, durante la fase de aterrizaje, se produce la falla del tren principal derecho, por lo que la aeronave sufre una excursión de pista.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina SDL : Saladillo</i>
Lugar de destino	<i>Argentina SDL : Saladillo</i>
Duración del vuelo	<i>0,7 Hour(s)</i>
Call sign	<i>LV-S135</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-S135
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Substantial
Fabricante/modelo	TECNAM P92 E (MK II)
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Light Sport Aeroplane
Año de fabricación	2021
Número de serie	1659
PMD	600 kg
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	265,4 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	BOMBARDIER ROTAX 912
Número de serie	9574843
Horas totales	265,4 Hour(s)

Ciclos totales

Horas DURG

Ciclos DURG

Horas DUI 265,4 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición 1

Fabricante SENSENICH WOOD PROPELLER CO.

Modelo W68T2ET-70J

Número de serie AL9873

Horas totales

Horas DURG

Horas DUI

Información sobre el Personal

Edad 30 Year(s)

Sexo Male

Función a bordo Pilot-in-command

Tipo de licencia Aeroplane pilot
Private pilot

Licencia emitida en State of Registry

Habilitaciones

Horas de vuelo - General

Totales 200 Hour(s)

Últimos 90 días 35 Hour(s)

Últimas 24 horas 2 Hour(s)

Horas de vuelo - En el tipo

Totales

Últimos 90 días 27 Hour(s)

Últimas 24 horas 2 Hour(s)

Información Meteorológica

Meteorología relevante	<i>No</i>
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	<i>15000 m</i>
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	
Dirección del viento	<i>180 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>3 kt</i>
Medición de velocidad	<i>Surface</i>
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>147 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Pavement</i>
Distancia recorrida	<i>35 m</i>

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	<i>Sighting of wreckage</i>
Estado del ELT	<i>Not activated</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Upper body restraint 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 Pleasure</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Private Operator</i>
Tipo de operador	<i>Private owner</i>

Estado de la Investigación

Estado de la investigación	<i>Analisis de falla de tren de aterrizaje principal derecho Analisis de condiciones meteorologicas Analisis de operacion</i>
Acciones correctivas / Recomendaciones de Seguridad Operacional	