

INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2023-114756085--APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Falla o mal funcionamiento de sistema o componente (no grupo motor). Piper PA-38-112, matrícula LV-ONS, Aeropuerto Islas Malvinas, Rosario, provincia de Santa Fe

Fecha y hora del suceso: 27/09/2023 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. Accidente. LV-ONS, Aeropuerto Islas Malvinas, Rosario, provincia de Santa Fe. 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>SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]</i>		
Instancia	<i>Preliminary</i>		
Día/hora UTC	<i>27/9/2023</i>	<i>00:00</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>Ap. Islas Malvinas (SAAR), Rosario, Santa Fe</i>		
Latitud	<i>32:54:13 South</i>		
Longitud	<i>60:47:04 West</i>		

Reseña del Vuelo

En un vuelo de aviación general de instrucción, durante la fase de aterrizaje al momento del toque colapsó el tren de nariz.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina SAAR (ROS) : Rosario, Sf</i>
Lugar de destino	<i>Argentina SAAR (ROS) : Rosario, Sf</i>
Duración del vuelo	<i>0,5 Hour(s)</i>
Indicativo	<i>LV-ONS</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-ONS
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Minor
Fabricante/modelo	PIPER PA38 112
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Light Sport Aeroplane
Año de fabricación	1981
Número de serie	AR38-80A0188
PMD	
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	5910,2 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	
Fabricante/modelo	LYCOMING
Número de serie	L-21780-15
Horas totales	5953,2 Hour(s)

Ciclos totales	17716
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información de la Hélice

Posición	
Fabricante	SENSENICH
Modelo	(72-CK-O-56)
Número de serie	K-2298
Horas totales	
Horas DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	25 Year(s)	Sexo	Female
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	724,5 Hour(s)	Totales	459 Hour(s)
Últimos 90 días		Últimos 90 días	
Últimas 24 horas	2 Hour(s)	Últimas 24 horas	

Información sobre el Personal

Edad	<i>21 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Dual student</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Private pilot</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Registry</i>		
Habilitaciones			
	<i>Horas de vuelo - General</i>		<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>
Totales	<i>197 Hour(s)</i>	Totales	<i>193,5 Hour(s)</i>
Últimos 90 días		Últimos 90 días	
Últimas 24 horas	<i>0,7 Hour(s)</i>	Últimos 24 horas	

Información Meteorológica

Meteorología relevante	
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	
Condiciones de luz	<i>Night/dark</i>
Descripción del viento	
Dirección del viento	<i>150 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>7 kt</i>
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>85 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Pavement</i>
Distancia recorrida	

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	<i>50 kt</i>
Nivel de velocidad	<i>Low</i>
Ángulo de impacto	<i>Low</i>
Actitud de cabeceo	<i>Nose level</i>
Actitud de rolo	<i>Wings level</i>

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	
Estado del ELT	<i>Not activated</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Unknown</i>
Sist. de sujeción copiloto	<i>Unknown</i>
Tiempo de escape	

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina (Escuela Flying Time)</i>
Tipo de operador	<i>Flying club/school</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft components and systems</i>
Justificación del factor	<i>Ruptura de la estructura del tren de aterrizaje.</i>