



Informe Provisional

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Pérdida de control en tierra. Cessna 185E, matrícula LV-ASL, Aeroclub
Paraná, provincia de Entre Ríos

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 30 de septiembre de 2023 a las 16:30 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2023-116178986--APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405 1º piso, Buenos Aires, Argentina CP1001.

www.argentina.gob.ar/jst

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-ASL. Aeroclub Paraná, provincia de Entre Ríos. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

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

En 2019, mediante la [Ley N.º 27.514](#), se declaró de interés público y objetivo de la República Argentina la Política de Seguridad en el Transporte. En el marco de esta normativa, se creó la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como un organismo descentralizado, dotado de autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar tanto en el ámbito del derecho público como privado. Inicialmente bajo la órbita del entonces Ministerio de Transporte, la JST depende actualmente de la Secretaría de Transporte, que forma parte del Ministerio de Economía.

La misión de la JST es mejorar la seguridad operacional mediante la investigación de accidentes e incidentes, y la emisión de recomendaciones que promuevan acciones eficaces. Este objetivo se desarrolla a través del análisis sistémico de los factores desencadenantes, las fallas en las defensas y los factores humanos y organizacionales asociados al suceso, con el fin de prevenir futuros eventos de transporte o mitigar sus consecuencias.

En concordancia con la [Ley N.º 27.514](#), las investigaciones realizadas por la JST tienen un carácter estrictamente técnico. Sus conclusiones no deben interpretarse como indicio o presunción de culpa, ni como determinantes de responsabilidad administrativa, civil o penal.

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

Informe Provisional

Datos del Suceso

Clasificación del suceso	Accident		
	LOC-G: Loss of control - ground		
Categoría del suceso			
Instancia	Factual		
Día/hora UTC	30/9/2023	16:30	
Estado/lugar del suceso	South America Argentina		
Nombre del lugar	Aeroclub Paraná		
Latitud	31:45:28 South		
Longitud	60:22:22 West		

Reseña del Vuelo

*Durante la ejecución de maniobras en tierra, al momento de ocupar la posición asignada en plataforma, realiza un giro de 180, la aeronave eleva el ala izquierda produciéndose el contacto del ala derecha y la hélice con el terreno.
El piloto abandonó la aeronave sin sufrir lesiones.*

Severidad

Nivel de daños	<i>Substantial</i>
Nivel de lesiones	<i>None</i>
Daños a terceros	<i>No</i>

Información del Vuelo

Lugar de salida	Argentina Other
Lugar de destino	Argentina Other
Duración del vuelo	
Call sign	
Fase del vuelo	Manoeuvring

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie						
Total en aeronave				1		1
Total				1		1

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-ASL
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Substantial
Fabricante/modelo	CESSNA 185 E
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	1981
Número de serie	1850164
PMD	1520 kg
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	

Tipo de combustible

Horas totales 6098,5 Hour(s)

Doc. de mantenimiento Current

Certificado de aeronavegabilidad Valid

Información del Motor

Posición 1

Fabricante/modelo CONTINENTAL (TELEDYNE) USA
520 FAMILY

Número de serie 1035635

Horas totales 922,9 Hour(s)

Ciclos totales

Horas DURG 922,9 Hour(s)

Ciclos DURG

Horas DUI 14,2 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición 1

Fabricante HARTZELL PROPELLER INC.

Modelo PHC-C3YF-IRF

Número de serie EE-5377B

Horas totales 2381,2 Hour(s)

Horas DURG 14,2 Hour(s)

Horas DUI 14,2 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad	50 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		Últimas 24 horas	

Información Meteorológica

Meteorología relevante	No
Condiciones MET	VMC
Visibilidad	10000 m
Condiciones de luz	Daylight
Descripción del viento	Variable
Dirección del viento	110 Degree(s)
Intensidad del viento	8 kt
Medición de velocidad	Surface
Ráfagas de viento	Yes

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	On aerodrome/airstrip
Tipo de terreno	Level/flat
Elevación	196 ft
Tipo de superficie	Grass
Distancia recorrida	

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto

Nivel de velocidad *Low*

Ángulo de impacto

Actitud de cabeceo

Actitud de rolido

Supervivencia

Supervivencia *Yes*

Método de localización *Other*

Estado del ELT *Not carried*

Sist. de sujeción piloto *Upper body restraint used*

Sist. de sujeción copiloto

Tiempo de escape *1 Minute(s)*

Información sobre el Operador

Tipo de operación *Specialised Operations (Aerial Work)*
Parachute drop

Tipo de planificación *Non-scheduled*

Operador *Argentina*
Private Operator (Club de Paracaidismo- Santa Fe)

Tipo de operador *Flying club/school*

Estado de la Investigación

Estado de la investigación *La investigación se encuentra terminada y en proceso de corrección del proyecto de informe de seguridad operacional*

Acciones correctivas

No se formularon recomendaciones de seguridad operacional