

INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2023-122369455--APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Pérdida de control en tierra. Piper PA-11, matrícula LV-YPF, Aeródromo Benito Juárez, provincia de Buenos Aires

Fecha y hora del suceso: 12/10/2023 19:40 (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-YPF, Aeródromo Benito Juárez, 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>LOC-G: Loss of control - ground</i>		
Instancia	<i>Preliminary</i>		
Día/hora UTC	<i>12/10/2023</i>	<i>19:40</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>Ad. Benito Juárez (SAZJ), Provincia de Buenos Aires</i>		
Latitud	<i>37:42:22 South</i>		
Longitud	<i>59:47:31 West</i>		

Reseña del Vuelo

*Durante un vuelo de entrenamiento, en la fase de aterrizaje, se produjo un movimiento no controlado de la cola del avión, lo que generó que la hélice hiciera contacto con el terreno.
Producto de ello, la hélice resultó destruida y se produjeron daños leves en la aeronave y motor.*

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina SAZJ : Benito Juarez, Ba</i>
Lugar de destino	<i>Argentina SAZJ : Benito Juarez, Ba</i>
Duración del vuelo	<i>0,8 Hour(s)</i>
Indicativo	<i>LV-YPF</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	1	0	1
Total	0	0	0	1	0	1

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-YPF
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Minor
Fabricante/modelo	PIPER PA11
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	1948
Número de serie	11698
PMD	553 kg
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	11334,3 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	CONTINENTAL (TELEDYNE) USA A 65 SERIES
Número de serie	60964-8-8
Horas totales	6136,2 Hour(s)

Ciclos totales	
Horas DURG	298,6 Hour(s)
Ciclos DURG	
Horas DUI	49,9 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	OTHER
Modelo	HCF-1AB-3
Número de serie	1996
Horas totales	
Horas DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	75 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Private pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	Rating not required		
Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo	
Totales	382,4 Hour(s)	Totales	13,2 Hour(s)
Últimos 90 días	8,3 Hour(s)	Últimos 90 días	4,9 Hour(s)
Últimas 24 horas	2 Hour(s)	Últimas 24 horas	2 Hour(s)

Información Meteorológica

Meteorología relevante	<i>Yes</i>
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	<i>15000 m</i>
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	<i>Calm</i>
Dirección del viento	<i>200 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>4 kt</i>
Medición de velocidad	<i>Surface</i>
Ráfagas de viento	<i>No</i>

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	<i>On aerodrome/airstrip</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>695 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Grass</i>
Distancia recorrida	<i>150 m</i>

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	<i>10 kt</i>
Nivel de velocidad	<i>Low</i>
Ángulo de impacto	<i>Low</i>
Actitud de cabeceo	<i>Nose level</i>
Actitud de rolido	<i>Wings level</i>

Supervivencia

Supervivencia	Yes
Método de localización	<i>Sighting of wreckage</i>
Estado del ELT	<i>Not carried</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Lap belt used</i>
Sist. de sujeción copiloto	
Tiempo de escape	<i>2 Minute(s)</i>

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 Private Operator</i>
Tipo de operador	<i>Private owner</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft operation Cabin crew - procedures</i>
Justificación del factor	<i>Atención permanente a los comandos en aviones de tren convencional, hasta el frenado total. Incluso en rodaje o cambio de direcciones puede haber pérdida de control en tierra en condiciones meteorológicas que puedan parecer ideales</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Meteorological information Weather conditions Wind Other wind/turbulence</i>
Justificación del factor	

En aeronaves de tren convencional debe asegurarse el control total sobre los comandos del vuelo hasta tanto la aeronave este detenida. Sea como sean las condiciones meteorológicas