

INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2024-12763192--APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Falla o mal funcionamiento de grupo motor / Vuelo controlado contra el terreno.
Otro (NC – Gavilán), matrícula LV-X569, Campo próximo a Aeródromo de Gral.
Rodríguez, provincia de Buenos Aires

Fecha y hora del suceso: 03/02/2024 15:30 (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-X569, Campo próximo a Aeródromo Gral. Rodríguez, 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>SCF-PP: powerplant failure or malfunction CFIT: Controlled flight into or toward terrain</i>	
Instancia	<i>Preliminary</i>	
Día/hora UTC	<i>3/2/2024</i>	<i>15:30</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Campo próximo al Aeródromo de General Rodríguez</i>	
Latitud	<i>34:41:20 South</i>	
Longitud	<i>59:01:51 West</i>	

Reseña del Vuelo

En un vuelo recreativo, en fase de aproximación al aeródromo de General Rodríguez, el piloto experimenta una pérdida de potencia y decide aterrizar en un terreno cercano, produciéndose daños en tren de aterrizaje y plano alar.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina Other (General Rodríguez)</i>
Lugar de destino	<i>Argentina Other (General Rodríguez)</i>
Duración del vuelo	<i>0,1 Hour(s)</i>
Indicativo	<i>LV-X569</i>
Fase del vuelo	<i>Approach</i>

Lesiones al Personal

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

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-X569</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Substantial</i>
Fabricante/modelo	<i>OTHER (NC - GAVILAN)</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Light Sport Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>2016</i>
Número de serie	<i>001</i>
PMD	<i>580 kg</i>
Grupo masa	<i>0-2 250 kg</i>
Ciclos totales	
Horas totales	<i>479,5 Hour(s)</i>
Doc. de mantenimiento	<i>Current</i>
Certificado de aeronavegabilidad	<i>Valid</i>

Información del Motor

Posición	<i>1</i>
Fabricante/modelo	<i>OTHER (NC - NC65)</i>
Número de serie	<i>001</i>
Horas totales	

Ciclos totales
Horas DURG
Ciclos DURG
Horas DUI

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	OTHER (NC)
Modelo	BIPANC
Número de serie	001
Horas totales	
Horas DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	51 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		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

Visibilidad

Condiciones de luz

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 *Off aerodr < 10 km*

Tipo de terreno *Level/flat*

Elevación *85 ft*

Tipo de superficie *Grass*

Distancia recorrida

Información sobre el Operador

Tipo de operación *Non-Commercial Operations
Pleasure*

Tipo de planificación *Non-scheduled*

Operador *Argentina
Private Operator*

Tipo de operador *Private owner*

Líneas de Investigación

Factor descriptivo

*Aircraft and operations
Aircraft components and systems
7100 Powerplant system*

Justificación del factor

Disminucion de potencia durante la aproximacion

Líneas de Investigación

Factor descriptivo

*Aircraft and operations
Aircraft operation
Flight crew aircraft handling*

Justificación del factor

Analisis del desempeño operativo de la tripulacion para la resolucion de emergencia en vuelo