

INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2024-18280092-APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Vuelo controlado contra el terreno / Operación a baja altitud. Piper PA-36-300,
matrícula LV-BSU, Zona Rural, Villa Eloisa, provincia de Santa Fe

Fecha y hora del suceso: 15/02/2024 14:30 (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-BSU, Zona Rural, Villa Eloisa, 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>CFIT: Controlled flight into or toward terrain LALT: Low altitude operations</i>	
Instancia	<i>Preliminary</i>	
Día/hora UTC	<i>15/2/2024</i>	<i>14:30</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Zona rural, Villa Eloisa, Santa Fe</i>	
Latitud	<i>32:53:53 South</i>	
Longitud	<i>61:33:20 West</i>	

Reseña del Vuelo

En un vuelo de aviación agrícola, la aeronave impacta con un cable de tendido eléctrico lo que afectó las posibilidades de control de la misma por lo que impacta con el terreno; la piloto abandona la aeronave por sus propios medios. La aeronave se incendia resultando destruida.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina Other (Aeródromo privado El Gaucho)</i>
Lugar de destino	<i>Argentina Other (Aeródromo privado El Gaucho)</i>
Duración del vuelo	<i>1 Hour(s)</i>
Indicativo	<i>LV-BSU</i>
Fase del vuelo	<i>En route</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-BSU
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Substantial
Fabricante/modelo	PIPER PA36 300
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	
Número de serie	AR-3677600-60
PMD	2177 kg
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	6706,7 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	LYCOMING AEIO-/IO-540
Número de serie	L-15594-48A
Horas totales	6406,6 Hour(s)

Ciclos totales	
Horas DURG	102,3 Hour(s)
Ciclos DURG	
Horas DUI	77,2 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	HARTZELL PROPELLER INC.
Modelo	HC-C2YR-1BF
Número de serie	CH20611E
Horas totales	
Horas DURG	170,6 Hour(s)
Horas DUI	77,2 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad	43 Year(s)	Sexo
Función a bordo	Pilot-in-command	
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Other	
Licencia emitida en	State of Registry	
Habilitaciones	Held required rating	
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	<i>No</i>
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
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	<i>Off aerodr > 10 km</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>309 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Crops/cultivated field</i>
Distancia recorrida	

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	<i>60 kt</i>
Nivel de velocidad	<i>High</i>
Ángulo de impacto	<i>Low</i>
Actitud de cabeceo	<i>Nose down</i>
Actitud de rolido	<i>Slight bank (0-30)</i>

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	<i>Other</i>
Estado del ELT	<i>Not carried</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Upper body restraint used</i>
Sist. de sujeción copiloto	
Tiempo de escape	<i>1 Minute(s)</i>

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Specialised Operations (Aerial Work)</i> <i>Agricultural</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina</i> <i>Other (Zarantonello Servicios Aéreos)</i>
Tipo de operador	<i>Other</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations</i> <i>Aircraft operation</i> <i>Aircraft operational mode</i> <i>Low flying</i>
Justificación del factor	