

INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2024- 22687559 -APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Operación a baja altitud. Piper PA-25-180, matrícula LV-HFH, Zona rural de Villa Ana, provincia de Santa Fe

Fecha y hora del suceso: 02/03/2024 10:30 (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-HFH, Zona rural de Villa Ana, 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>LALT: Low altitude operations</i>		
Instancia	<i>Preliminary</i>		
Día/hora UTC	<i>02/03/2024</i>	<i>10:30 a.m.</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>Zona Rural, Villa Ana, Santa Fe</i>		
Latitud	<i>28:30:09 South</i>		
Longitud	<i>59:39:40 West</i>		

Reseña del Vuelo

*En un vuelo de aviación agrícola, en la ejecución de un viraje a baja altura, la aeronave pierde el control y se precipita a tierra.
El piloto fue rescatado por personal médico.*

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina Other (Aeródromo privado Lanteri)</i>
Lugar de destino	<i>Argentina Other (Aeródromo privado Lanteri)</i>
Duración del vuelo	
Indicativo	<i>LV-HFH</i>
Fase del vuelo	<i>Manoeuvring</i>

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	0	0	0	0	0	0
Total en aeronave	0	1	0	0	0	1
Total	0	1	0	0	0	1

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-HFH
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Substantial
Fabricante/modelo	PIPER PA25 UNDESIGNATED SERIES (PA-25-180)
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	1960
Número de serie	25-378
PMD	1315 kg
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Unknown

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	LYCOMING 360 FAMILY
Número de serie	L-19534-36A
Horas totales	

Ciclos totales
Horas DURG
Ciclos DURG
Horas DUI

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	SENSENICH
Modelo	76EM8-0-59
Número de serie	14368-K
Horas totales	
Horas DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	57 Year(s)	Sexo	Male
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	<i>10000 m</i>
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	<i>Calm</i>
Dirección del viento	<i>90 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>7 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>Off aerodr > 10 km</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>163 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Wooded/tree covered</i>

Distancia recorrida

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

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

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	30 Minute(s)

Información sobre el Operador

Tipo de operación	Specialised Operations (Aerial Work) Agricultural
Tipo de planificación	Non-scheduled
Operador	Argentina Unknown
Tipo de operador	Unknown

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	Aircraft and operations Aircraft operation Aircraft operational mode Stall
Justificación del factor	Una filmación muestra a la aeronave en un viraje a baja altura previo a la pérdida de control en vuelo.

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	Aircraft and operations Aircraft operation Aircraft operational mode Spin
Justificación del factor	En el inicio de la pérdida de control se ve a la aeronave como comienza a describir un giro sobre su eje longitudinal con la nariz hacia abajo.

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft components and systems 5700 Wing structure 5710 Wing main frame structure 5711 Wing spar</i>
Justificación del factor	<i>Se investigará si la pérdida de control tuvo origen en un defecto de la estructura del ala izquierda</i>