

# 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](http://www.argentina.gob.ar/jst)

## ÍNDICE

<b>SOBRE LA JST .....</b>	<b>4</b>
<b>SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>5</b>
<b>SOBRE EL INFORME PRELIMINAR.....</b>	<b>7</b>

## **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

<b>Clasificación del suceso</b>	<i>Accident</i>		
<b>Categoría del suceso</b>	<i>LALT: Low altitude operations</i>		
<b>Instancia</b>	<i>Preliminary</i>		
<b>Día/hora UTC</b>	<i>02/03/2024</i>	<i>10:30 a.m.</i>	
<b>Estado/lugar del suceso</b>	<i>South America Argentina</i>		
<b>Nombre del lugar</b>	<i>Zona Rural, Villa Ana, Santa Fe</i>		
<b>Latitud</b>	<i>28:30:09 South</i>		
<b>Longitud</b>	<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

<b>Lugar de salida</b>	<i>Argentina Other (Aeródromo privado Lanteri )</i>
<b>Lugar de destino</b>	<i>Argentina Other (Aeródromo privado Lanteri )</i>
<b>Duración del vuelo</b>	
<b>Indicativo</b>	<i>LV-HFH</i>
<b>Fase del vuelo</b>	<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
<b>Total</b>	0	1	0	0	0	1

### Información de la Aeronave

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

### Información del Motor

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

<b>Ciclos totales</b>
<b>Horas DURG</b>
<b>Ciclos DURG</b>
<b>Horas DUI</b>

**Información de la Hélice**

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

**Información sobre el Personal**

<b>Edad</b>	57 Year(s)	<b>Sexo</b>	Male
<b>Función a bordo</b>	Pilot-in-command		
<b>Tipo de licencia</b>	Aeroplane pilot Other		
<b>Licencia emitida en</b>	State of Registry		
<b>Habilitaciones</b>	Held required rating		
	<b>Horas de vuelo - General</b>		<b>Horas de vuelo - En el tipo</b>
<b>Totales</b>		<b>Totales</b>	
<b>Últimos 90 días</b>		<b>Últimos 90 días</b>	
<b>Últimas 24 horas</b>		<b>Últimas 24 horas</b>	

**Información Meteorológica**

<b>Meteorología relevante</b>	<i>No</i>
<b>Condiciones MET</b>	<i>VMC</i>
<b>Visibilidad</b>	<i>10000 m</i>
<b>Condiciones de luz</b>	<i>Daylight</i>
<b>Descripción del viento</b>	<i>Calm</i>
<b>Dirección del viento</b>	<i>90 Degree(s)</i>
<b>Intensidad del viento</b>	<i>7 kt</i>
<b>Medición de velocidad</b>	<i>Surface</i>
<b>Ráfagas de viento</b>	<i>No</i>

**Información sobre el Lugar del Suceso**

<b>Lugar de los restos</b>	<i>Off aerodr &gt; 10 km</i>
<b>Tipo de terreno</b>	<i>Level/flat</i>
<b>Elevación</b>	<i>163 ft</i>
<b>Tipo de superficie</b>	<i>Wooded/tree covered</i>

**Distancia recorrida**

**Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto**

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

### Supervivencia

<b>Supervivencia</b>	Yes
<b>Método de localización</b>	Other
<b>Estado del ELT</b>	Not carried
<b>Sist. de sujeción piloto</b>	Upper body restraint used
<b>Sist. de sujeción copiloto</b>	
<b>Tiempo de escape</b>	30 Minute(s)

### Información sobre el Operador

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

### Líneas de Investigación

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

### Líneas de Investigación

<b>Factor descriptivo</b>	Aircraft and operations Aircraft operation Aircraft operational mode Spin
<b>Justificación del factor</b>	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

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