

INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2024-68658728--APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Maniobra abrupta. Piper PA-18-150, matrícula LV-GBY, Cerro Plataforma,
Cercano a Lago Cholila, provincia de Chubut

Fecha y hora del suceso: 29/06/2024 19:00 (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-GBY, Cerro Plataforma, Cercano a Lago Cholila, provincia de Chubut . 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>AMAN: Abrupt manoeuvre</i>		
Instancia	<i>Preliminary</i>		
Día/hora UTC	<i>29/6/2024</i>	<i>19:00</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>Cerro Plataforma, Cercano a Lago Cholila, Chubut</i>		
Latitud	<i>42:21:26 South</i>		
Longitud	<i>71:48:39 West</i>		

Reseña del Vuelo

Durante un vuelo de aviación general, mientras se realizaba un vuelo en zona de montaña, la aeronave impactó sobre la superficie de un lago, que se encontraba congelado, por lo que la aeronave capota. Se activó procedimiento SAR, el piloto es rescatado al día siguiente.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina Other (Ad. Trevelin (TVN) - Chubut)</i>
Lugar de destino	<i>Argentina Other (Ad. Trevelin (TVN) - Chubut)</i>
Duración del vuelo	<i>0,5 Hour(s)</i>
Indicativo	
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-GBY
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Substantial
Fabricante/modelo	PIPER PA18 150
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	1957
Número de serie	18-6154
PMD	750 kg
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	3041 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	LYCOMING 320 FAMILY
Número de serie	L-7952-27
Horas totales	3892 Hour(s)

Ciclos totales
Horas DURG
Ciclos DURG
Horas DUI

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	SENSENICH
Modelo	M72-DM-6-0-52
Número de serie	A-48070
Horas totales	1104 Hour(s)
Horas DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad		Sexo
Función a bordo	Pilot-in-command	
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Commercial pilot	
Licencia emitida en	State of Registry	
Habilitaciones	Held required rating	
	Horas de vuelo - General	Horas de vuelo - En el tipo
Totales	2950 Hour(s)	Totales
Últimos 90 días	133 Hour(s)	Últimos 90 días
Últimas 24 horas	1 Hour(s)	Últimas 24 horas

Información Meteorológica

Meteorología relevante	<i>Yes</i>
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	<i>10000 m</i>
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	<i>Variable</i>
Dirección del viento	<i>270 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>50 kt</i>
Medición de velocidad	<i>Altitude</i>
Ráfagas de viento	<i>Yes</i>

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	<i>Off aerodr > 10 km</i>
Tipo de terreno	<i>Mountainous</i>
Elevación	<i>5500 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Snow/ice</i>
Distancia recorrida	<i>10 m</i>

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 level</i>
Actitud de rolido	<i>Wings level</i>

Supervivencia

Supervivencia	Yes
Método de localización	<i>Sighting of occupants</i>
Estado del ELT	<i>Not activated</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Lap belt used</i>
Sist. de sujeción copiloto	
Tiempo de escape	<i>60 Minute(s)</i>

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Pleasure Local</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 Flight crew use of procedures Weather evaluation</i>
Justificación del factor	<i>Los fuertes vientos presentes en el sector afectaron con condiciones de ráfagas descendentes en la ruta que se decidió seguir.</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>ATM aircraft management ATM procedures ATS procedures Emergency procedure</i>
Justificación del factor	<i>El salvamento del piloto no fue conducido por la autoridad SAR.</i>