



Informe Preliminar

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Falla o mal funcionamiento de sistema o componente (No grupo motor). Tecnam P92 MKII, matrícula LV-S114, Aeropuerto Internacional El Palomar, provincia de Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 25 de septiembre de 2024 a las 23:50 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2024-105205082--APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405 1º piso, Buenos Aires, Argentina CP1001.

www.argentina.gob.ar/jst

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-S114. Aeropuerto Internacional El Palomar, provincia de Buenos Aires.** Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

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

En 2019, mediante la Ley N.º 27.514, se declaró de interés público y objetivo de la República Argentina la Política de Seguridad en el Transporte. En el marco de esta normativa, se creó la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como un organismo descentralizado, dotado de autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar tanto en el ámbito del derecho público como privado. Inicialmente bajo la órbita del entonces Ministerio de Transporte, la JST depende actualmente de la Secretaría de Transporte, que forma parte del Ministerio de Economía.

La misión de la JST es mejorar la seguridad operacional mediante la investigación de accidentes e incidentes, y la emisión de recomendaciones que promuevan acciones eficaces. Este objetivo se desarrolla a través del análisis sistémico de los factores desencadenantes, las fallas en las defensas y los factores humanos y organizacionales asociados al suceso, con el fin de prevenir futuros eventos de transporte o mitigar sus consecuencias.

En concordancia con la Ley N.º 27.514, las investigaciones realizadas por la JST tienen un carácter estrictamente técnico. Sus conclusiones no deben interpretarse como indicio o presunción de culpa, ni como determinantes de responsabilidad administrativa, civil o penal.

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 conexas.

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-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]</i>		
Instancia	<i>Preliminary</i>		
Día/hora UTC	<i>25/9/2024</i>	<i>23:50</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>Aeropuerto Internacional El Palomar</i>		
Latitud	<i>34:36:32 South</i>		
Longitud	<i>58:36:46 West</i>		

Reseña del Vuelo

En el marco de una operación local para rendir la habilitación de vuelo nocturno, luego de finalizar la carrera aterrizaje, mientras la aeronave se dirigía hacia la salida a la calle de rodaje, ésta se detiene en la pista producto de una falla en uno de los pernos del tren de nariz.

Severidad

Nivel de daños	<i>Minor</i>
Nivel de lesiones	<i>None</i>
Daños a terceros	<i>No</i>

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina SADP : El Palomar, Ba</i>
Lugar de destino	<i>Argentina SADP : El Palomar, Ba</i>

Duración del vuelo	<i>0,667 Hour(s)</i>
Indicativo	<i>LV-S114</i>
Fase del vuelo	<i>Landing</i>

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
Total en aeronave	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>2</i>
Total	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>2</i>

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-S114</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Minor</i>
Fabricante/modelo	<i>TECNAM P92 (MKII)</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Light Sport Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>2021</i>
Número de serie	<i>1633</i>
PMD	<i>600 kg</i>
Grupo masa	<i>0-2 250 kg</i>
Ciclos totales	
Tipo de combustible	<i>Reciprocating engine fuel - Grade 100 LL</i>
Horas totales	<i>3537,8 Hour(s)</i>
Doc. de mantenimiento	<i>Current</i>
Certificado de aeronavegabilidad	<i>Valid</i>

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	<i>BOMBARDIER ROTAX 912</i>
Número de serie	9144387
Horas totales	1628,7 Hour(s)
Ciclos totales	
Horas DURG	1628,7 Hour(s)
Ciclos DURG	
Horas DUI	23 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	<i>SENSENICH</i>
Modelo	<i>W68T2ET-70J</i>
Número de serie	<i>AL6743</i>
Horas totales	2890,4 Hour(s)
Horas DURG	2890,4 Hour(s)
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	23 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	<i>Pilot-in-command</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Private pilot</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Registry</i>		
Habilitaciones	<i>No required rating</i>		
Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo	

Totales	214,4 Hour(s)	Totales	
Últimos 90 días	8,3 Hour(s)	Últimos 90 días	1,4 Hour(s)
Últimas 24 horas		Últimas 24 horas	

Información sobre el Personal

Edad	44 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Other		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Airline transport pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	No 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	No
Condiciones MET	VMC
Visibilidad	9999 m
Condiciones de luz	Night/dark
Descripción del viento	Calm
Dirección del viento	160 Degree(s)
Intensidad del viento	11 kt
Medición de velocidad	Surface
Ráfagas de viento	No

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	<i>On aerodrome/airstrip</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>52 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Pavement</i>
Distancia recorrida	

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	<i>Sighting of wreckage</i>
Estado del ELT	<i>Not activated</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Lap belt used</i>
Sist. de sujeción copiloto	<i>Lap belt</i>
Tiempo de escape	

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional Check</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Other (Smart Flight S.A.)</i>
Tipo de operador	<i>Flying club/school</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo

Aircraft and operations
Aircraft maintenance/repair
Maintenance procedures

Justificación del factor

Se realizará un ensayo a los fines de determinar la mecánica de falla del perno del tren de aterrizaje de nariz.