

INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2024-19229436-APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Falla o malfuncionamiento de sistema o componente (no del grupo motor).
Piper PA-38, matrícula LV-OIB, Aeródromo Puerta de Ávalos, Jujuy, provincia de
Jujuy

Fecha y hora del suceso: 22 de septiembre de 2022 a las 15:50 horas (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-OIB. Aeródromo Puerta de Ávalos, Jujuy, provincia de Jujuy. 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 PROVISIONAL	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 PROVISIONAL

La JST divulgará el Informe de Seguridad Operacional (ISO) en el plazo más corto posible, preferentemente dentro de los 12 meses de ocurrido el suceso. No obstante, el grado de complejidad de la investigación del suceso puede implicar que el ISO demande más tiempo y que no resulte posible divulgarlo dentro este período. En estos casos, la JST difunde un Informe Provisional en cada aniversario del suceso, conforme lo establecido por el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44) ratificado por Ley N.º 13.891.

El Informe Provisional brinda información actualizada respecto del suceso, agregando información pertinente a la ya comunicada en la notificación inicial y en el Informe Preliminar. Además, resume el estado de la investigación, sus avances y pormenores, las deficiencias de seguridad operacional detectadas y, cuando corresponda, las RSO anticipadas.

El presente Informe Provisional 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 Provisional

Datos del Suceso

Número de expediente	<i>LV-OIB 19229436/24</i>	
Clasificación del suceso	Accident <i>SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]</i>	
Categoría del suceso		
Instancia	<i>Factual</i>	
Día/hora UTC	<i>22/9/2022</i>	<i>15:50</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America</i> <i>Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Ad. Puerta de Avalos (PDA), Jujuy, Jujuy</i>	
Latitud	<i>24:18:52 South</i>	
Longitud	<i>65:14:49 West</i>	

Reseña del Vuelo

Durante un vuelo de prueba, luego de una inspección de 100 horas, en la fase de desaceleración posterior al aterrizaje, parte del tren de nariz se desprendió de su alojamiento, y ocasionó daños en la hélice y la parte inferior del fuselaje.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina (Ad. Puerta de Avalos PDA)</i>
	<i>Argentina (Ad. Puerta de Avalos PDA)</i>
Lugar de destino	
Duración del vuelo	<i>0,5 Hour(s)</i>
Call sign	<i>LV-OIB</i>
Fase del vuelo	<i>Landing</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-OIB
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Substantial
Fabricante/modelo	PIPER PA38
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	1980
Número de serie	80A0146
PMD	753 kg
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	6038,8 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	LYCOMING 235 FAMILY
Número de serie	L-22747-15
Horas totales	4311,3 Hour(s)

Ciclos totales	
Horas DURG	1826,5 Hour(s)
Ciclos DURG	
Horas DUI	1826,5 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	SENSENICH
Modelo	72-CK-O-56
Número de serie	K-3030
Horas totales	5947 Hour(s)
Horas DURG	
Horas DUI	482,5 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad	67 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Commercial pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	No required rating		
Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo	
Totales	2485,9 Hour(s)	Totales	1300 Hour(s)
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>5 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>On aerodrome/airstrip</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>3904 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Grass</i>
Distancia recorrida	<i>500 m</i>

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	
Nivel de velocidad	<i>Unknown</i>
Ángulo de impacto	<i>Unknown</i>
Actitud de cabeceo	<i>Unknown</i>
Actitud de rolido	<i>Unknown</i>

Supervivencia

Supervivencia	Yes
Método de localización	Other
Estado del ELT	Not activated
Sist. de sujeción piloto	Lap belt used
Sist. de sujeción copiloto	
Tiempo de escape	1 Minute(s)

Información sobre el Operador

Tipo de operación	Non-Commercial Operations Test Flight Post Maintenance Functional Check Flight
Tipo de planificación	Non-scheduled
Operador	Argentina Other (Aero Club Jujuy)
Tipo de operador	Flying club/school

Estado de la Investigación

Estado de la investigación	Se inspeccionó la aeronave en la zona del tren de aterrizaje de nariz, y se comprobó la fractura de un componente del mismo (nose landing gear oleo cylinder housing" P/N 77781-03). Se determinó que la rotura de este componente provocó que se desprendiera parte del tren de nariz.. La investigación se encuentra esperando el análisis metalográfico de la pieza fracturada, para determinar la posible causa de la falla del componente.
Acciones correctivas / Recomendaciones de Seguridad Operacional	La evidencia obtenida por la investigación y su análisis no sugieren acciones concretas de seguridad operacional.