

INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2022-88364210-APN-DNISAE#JST

Suceso: Incidente Grave

Título: Colisión en tierra. Cessna 182K, matrícula LV-JCG, Aeroclub Paraná, provincia de Entre Ríos

Fecha y hora del suceso: 24 de agosto de 2022 a las 13:15 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. Incidente Grave. LV-JCG. Aeroclub Paraná, provincia de EntreRíos. 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 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 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	88364210/22 LV-JCG	
Clasificación del suceso	Serious incident <i>RE: Runway excursion</i>	
Categoría del suceso		
Instancia	<i>Initial notification</i>	
Día/hora UTC	24/8/2022	13:15
Estado/lugar del suceso	<i>South America</i> <i>Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Ac Paraná (ANA), Entre Ríos</i>	
Latitud	<i>31:45:12 South</i>	
Longitud	<i>60:22:26 West</i>	

Reseña del Vuelo

En la fase de aterrizaje por la pista 36 del aeroclub Paraná, la aeronave no logra frenar dentro de los límites de la pista, y gira bruscamente a la derecha impactando el estabilizador horizontal izquierdo con un poste de alambrado perimetral. El piloto y el acompañante abandonaron la aeronave por sus propios medios.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina (LAD 2944)</i>
	<i>Argentina (Ac Paraná (ANA), Entre Ríos)</i>
Lugar de destino	
Duración del vuelo	<i>0,583 Hour(s)</i>
Call sign	<i>LV-JCG</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	2	0	2
Total	0	0	0	2	0	2

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-JCG
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Minor
Fabricante/modelo	CESSNA 182 K
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	1969
Número de serie	0096
PMD	1406 kg
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	1708,4 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	CONTINENTAL (TELEDYNE) USA 470 FAMILY
Número de serie	133749-7R
Horas totales	1707,9 Hour(s)
Ciclos totales	
Horas DURG	795,9 Hour(s)

Ciclos DURG
Horas DUI

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	MCCAULEY PROPELLER SYSTEMS
Modelo	2A34C66-NOP
Número de serie	782844
Horas totales	
Horas DURG	87,6 Hour(s)
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	57 Year(s)	Sexo
Función a bordo	Pilot-in-command	
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Private 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	10000 m
Condiciones de luz	Daylight
Descripción del viento	
Dirección del viento	
Intensidad del viento	

Medición de velocidad

Ráfagas de viento

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos *On aerodrome/airstrip*

Tipo de terreno *Level/flat*

Elevación *169 ft*

Tipo de superficie *Grass*

Distancia recorrida *750 m*

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto

Nivel de velocidad *Low*

Ángulo de impacto

Actitud de cabeceo *Nose level*

Actitud de rolido *Wings level*

Supervivencia

Supervivencia *Yes*

Método de localización *Sighting of occupants*

Estado del ELT *Not activated*

Sist. de sujeción piloto *Upper body restraint unused*

**Sist. de sujeción
copiloto** *Upper restraint unused*

Tiempo de escape *2 Minute(s)*

Información sobre el Operador

Tipo de operación *Non-Commercial Operations*

Tipo de planificación *Non-scheduled*

Operador *Argentina
Private Operator (RD AVIACION S.A.S.)*

Tipo de operador	<i>Private owner</i>
-------------------------	----------------------

Estado de la Investigación

Estado de la investigación	<i>La investigación se encuentra concluida y en corrección del proyecto de informe de seguridad operacional.</i>
Acciones correctivas / Recomendaciones de Seguridad Operacional	<i>No se proponen recomendaciones de seguridad</i>