

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE

Informe de Seguridad Operacional

Sucesos Aeronáuticos



Excursión de pista

Escuela de vuelo RUFU

Piper PA-11, LV-RFU

Aeropuerto de Morón, Buenos Aires

13 de septiembre de 2019

82999733/19



Ministerio de Transporte
Argentina



Junta de Seguridad en el Transporte

Av. Belgrano 1370, piso 12º

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1093AAO

(54+11) 4382-8890/91

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

Informe de Seguridad Operacional 82999733/19

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst



ÍNDICE

ADVERTENCIA	4
NOTA DE INTRODUCCIÓN	5
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS	6
INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL	7
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	8
1.1 Reseña del vuelo	8
1.2 Investigación	9
2. ANÁLISIS	10
3. CONCLUSIONES	10
4. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL	11



ADVERTENCIA

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es determinar las causas de los accidentes e incidentes acaecidos en el ámbito de la aviación civil cuya investigación técnica corresponde instituir. Este informe refleja las conclusiones de la JST, con relación a las circunstancias y condiciones en que se produjo el suceso. El análisis y las conclusiones del informe resumen la información de relevancia para la gestión de la seguridad operacional, presentada de modo simple y de utilidad para la comunidad aeronáutica.

De conformidad con el Anexo 13 –Investigación de accidentes e incidentes de aviación– al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ratificado por Ley 13891, y con el Artículo 185 del Código Aeronáutico (Ley 17285), la investigación de accidentes e incidentes tiene carácter estrictamente técnico y las conclusiones no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

Esta investigación ha sido efectuada con el único y fundamental objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo estipula el Anexo 13.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan investigaciones paralelas de índole administrativa o judicial que pudieran ser iniciadas por otros organismos u organizaciones en relación al accidente.



NOTA DE INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) ha adoptado el modelo sistémico para el análisis de los accidentes e incidentes de aviación.

El modelo ha sido validado y difundido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y ampliamente adoptado 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 y/o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes o inmediatos del evento. Estos son el punto de partida de la investigación y son analizados con referencia a las defensas del sistema aeronáutico, así como a otros factores, en muchos casos alejados en tiempo y espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- ✓ Las defensas del sistema aeronáutico detectan, contienen y ayudan a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea y/o las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- ✓ Finalmente, los factores que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea y/o la ocurrencia de fallas técnicas, y 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.

La investigación que se detalla en este informe se basa en el modelo sistémico. Tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como a otros factores de riesgo de seguridad operacional que, aunque sin relación de causalidad en el suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. Lo antedicho, con la finalidad de formular recomendaciones sobre acciones viables, prácticas y efectivas que contribuyan a la gestión de la seguridad operacional._____



LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

- ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil
- CIAC: Centro de Instrucción de Aviación Civil.
- JST: Junta de Seguridad en el Transporte
- OACI: Organización de Aviación Civil Internacional
- UTC: Tiempo Universal Coordinado

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe se aclaran por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas en inglés. En muchos casos las iniciales de los términos que las integran no se corresponden con los de sus denominaciones completas en español.



INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Fecha	13/09/2019	Lugar	Aeropuerto de Morón, provincia de Buenos Aires	Coordenadas			
Hora UTC	17:30			S	34°	40´	24´´
				W	038°	35´	29´´

Categoría	Excursión de pista	Fase de Vuelo	Aterrizaje	Clasificación	
				Incidente grave	

Aeronave				Matrícula	LV-RFU
Tipo	Avión	Marca	Piper	Modelo	PA-11
Propietario	Privado			Daños	Ninguno
Operación	Aviación general-Instrucción				

Tripulación	
Función	Licencia
Piloto	Alumno piloto avión

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	0	0	0	0
Graves	0	0	0	0
Leves	0	0	0	0
Ninguna	1	0	0	1

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El 13 de septiembre de 2019, la aeronave matrícula LV-RFU, un Piper PA-11, tuvo una excursión de la pista del aeropuerto de Morón, a las 17:30 horas,² en un vuelo de aviación general.

El vuelo solo que se estaba realizando formaba parte de la inspección de habilitación de la licencia de piloto privado.



Figura 1. Aeronave LV-RFU

El incidente ocurrió de día y en buenas condiciones meteorológicas.

² Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que para el lugar y fecha del accidente corresponde al huso horario -3.

1.2 Investigación

La aeronave tomó contacto por la pista 02 del aeropuerto de Morón y, luego de una carrera de aterrizaje normal, se produjo la excursión de pista por el margen derecho. La misma recorrió aproximadamente 50 metros desde el borde de pista (espacio verde) hasta detenerse.



Figura 2. Trayectoria de la aeronave

La aeronave no sufrió daños. En el lugar del incidente se verificó que el control direccional y los frenos funcionaban correctamente. No se hallaron indicios de posibles bloqueos de alguna de las ruedas de la aeronave ni de posibles factores meteorológicos.

Previo al suceso, el alumno piloto realizó un vuelo con su instructor. El aterrizaje durante el que se produjo el incidente era el segundo del día.

Según el libro de vuelo del alumno, éste había volado 10 horas solo.



Figura 3. Posición final de la aeronave posterior a la excursión de pista

En la franja (paño verde) se observaron surcos y desniveles en el terreno.

La aeronave era utilizada por un Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC), con habilitación tipo II y base en el aeropuerto de Morón. Al momento del incidente tanto los pilotos como los instructores y las aeronaves se encontraban registrados en los Anexos I y II del CIAC. Al momento del suceso éste tenía un total de 8 instructores y 3 aeronaves.

2. ANÁLISIS

La excursión de pista no se vio condicionada por fallas técnicas ni por aspectos meteorológicos. La poca experiencia del piloto dificultó la realización de maniobras que permitieran recuperar el control de la aeronave durante la carrera de aterrizaje.

3. CONCLUSIONES

- ✓ Durante el aterrizaje la aeronave tuvo una excursión de pista.
- ✓ La franja presentaba condiciones de deterioro.



4. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

La lección que surge de esta investigación que puede ser base de acciones por explotadores y la Administración Nacional de Aviación Civil es una:

- ✓ Difundir el presente informe entre las escuelas de vuelo.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2020 - Año del General Manuel Belgrano

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: ISO LV-RFU

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 11 pagina/s.