

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE

Informe de Seguridad Operacional

Sucesos Aeronáuticos



Pérdida de control en tierra

Propietario privado

Piper PA-25, LV-FMX

Zona rural, Matará, Santiago del Estero

21 de enero de 2019

5080672/19



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 5080672/19

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	11
3. CONCLUSIONES	12
3.1 Conclusiones referidas a factores relacionados con el accidente	12
4. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL	12



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

JIAAC: Junta de Investigación de Accidentes 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	21/01/2019	Lugar	Zona rural, Matará, Santiago del Estero	Coordenadas			
Hora UTC	16:30			S	28°	05'	21''
				W	63°	12'	08''

Categoría	Pérdida de control en tierra	Fase de Vuelo	Despegue	Clasificación	
				Accidente	

Aeronave				Matrícula	LV-FMX
Tipo	Avión	Marca	Piper	Modelo	PA-25
Propietario	Privado			Daños	De importancia
Operación	Aviación general-traslado				

Tripulación		Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Función	Licencia	Mortales	0	0	0	0
Piloto	Piloto comercial de avión	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 21 de enero de 2019, el piloto de la aeronave Piper PA-25, matrícula LV-FMX, se presentó en el Aeródromo de San Jorge (Santa Fe), con la intención de realizar un vuelo de traslado a Gobernador Garmendia (Tucumán).

Luego del primer despegue, la aeronave voló durante tres horas y realizó el primer aterrizaje en la ciudad de Bandera (Santiago del Estero) para cargar combustible. Una vez que se encontró en crucero, y dado que tenía mucho viento de frente tuvo que realizar una escala. El lugar seleccionado para esta fue decidido durante el vuelo: un campo eventual situado al norte de la ciudad de Matará, provincia de Santiago del Estero. Ya concluida la carga de combustible, se dispuso a realizar el último despegue hacia el destino. Durante la carrera de despegue, un vehículo de la Policía de la provincia de Santiago del Estero lo obligó a interrumpir la maniobra. En dicho aborto de despegue, y a fin de evitar un impacto contra el vehículo policial, la aeronave se desvió hacia la derecha. En este último recorrido, embistió un pozo en el terreno que hizo colapsar su tren de aterrizaje, donde quedó detenida. El suceso ocurrió a las 16:30.²



Figura 1. Aeronave accidentada

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

El accidente ocurrió de día, en condiciones meteorológicas visuales (VMC), y el piloto resultó ileso.

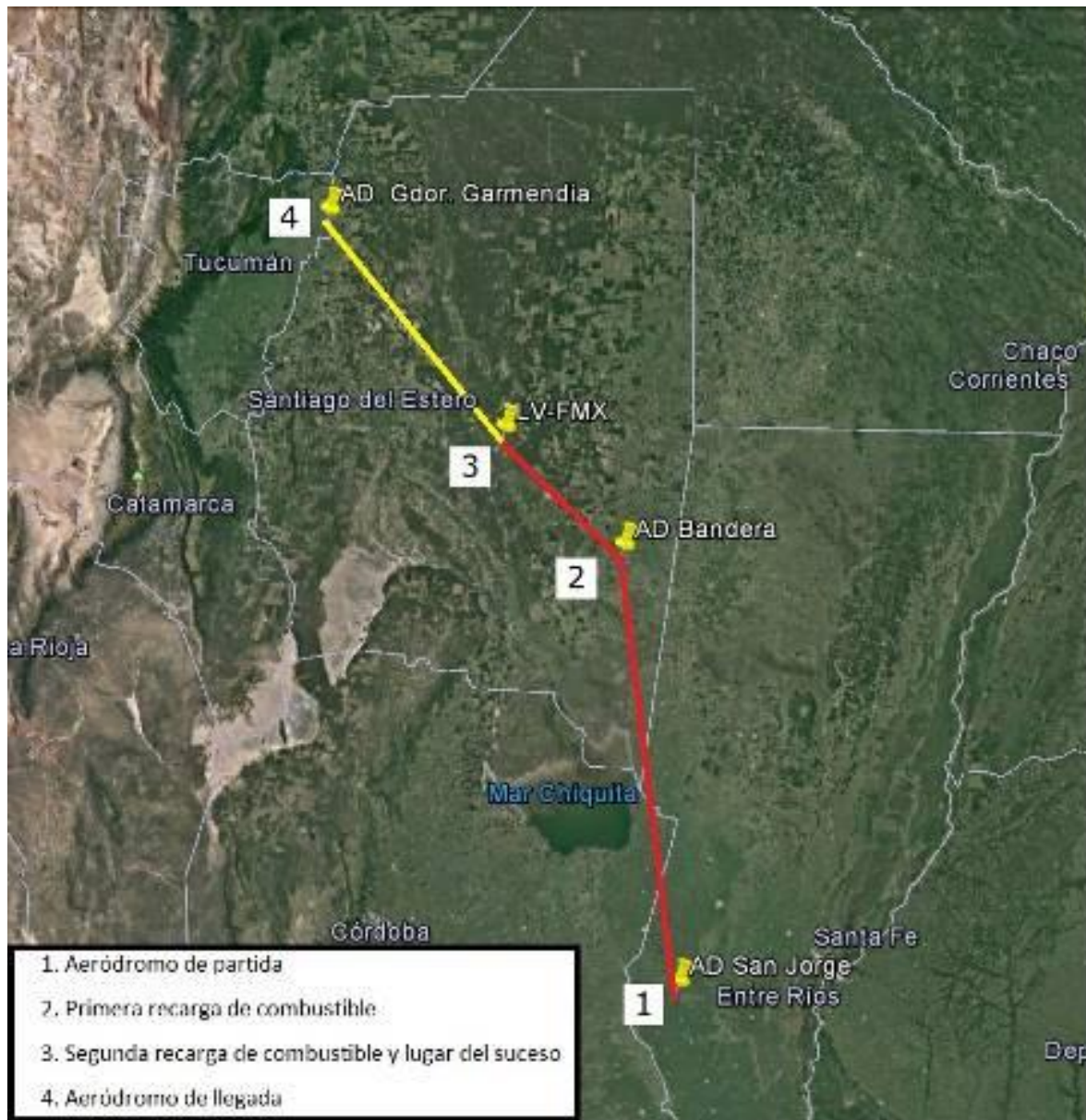


Figura 2. Navegación de vuelo

1.2 Investigación

El accidente no fue notificado. Ocurrió el 21 de enero del 2019 y fue notificado a la entonces JIAAC por un anónimo dos días más tarde.

La aeronave fue trasladada sin previa autorización de la ex JIAAC. Se obtuvieron fotografías del lugar del suceso por parte de la Fiscalía actuante.



Figura 3. Vista general de daños en la aeronave: tren de aterrizaje principal colapsado

A través del juzgado interviniente de la ciudad de Quimilí, provincia de Santiago del Estero, se obtuvo copia del acta realizada por el personal policial en el lugar del suceso. Según el acta, cuando el móvil policial arribó al campo eventual, la aeronave ya se encontraba en movimiento (carrera de despegue).

Se efectuó la revisión de la aeronave en un hangar en la localidad de Benjamín Arooz, provincia de Tucumán.



Figura 4. Registro del estado de la aeronave a la llegada de los investigadores

La aeronave pertenece a dos propietarios privados en partes iguales, y era utilizada para realizar trabajos de aeroaplicación. El día del suceso, la aeronave se encontraba en traslado desde la provincia de Santa Fe hacia la provincia de Tucumán para comenzar tareas específicas de aeroaplicación.

En cuanto al lugar del suceso, pudo identificarse que el mismo era un campo ubicado a 1 km al norte de la ciudad de Matará, en la provincia de Santiago del Estero. Éste ya había sido utilizado por distintas aeronaves para la realización de este tipo de operaciones (alternativa para carga de combustible).



Figura 5. Lugar del accidente

2. ANÁLISIS

La investigación del suceso no obtuvo evidencias relacionadas con fallas de carácter técnico, que puedan tener vínculo con el presente suceso.

En virtud de no contar con los elementos necesarios para realizar un análisis pormenorizado de la operación, su preparación, desarrollo y contexto; no es posible establecer hipótesis concretas en cuanto a las circunstancias que llevaron al accidente en cuestión.



3. CONCLUSIONES

3.1 Conclusiones referidas a factores relacionados con el accidente

- ✓ Durante la carrera de despegue, la aeronave se desvió y el tren principal embistió un pozo que le produjo daños de importancia.
- ✓ Si bien la aeronave fue trasladada y manipulada bajo la autorización del juzgado interviniente, este movimiento no fue comunicado ni acordado con la ex JIAAC.

4. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

La evidencia obtenida por la investigación y su análisis no sugieren acciones concretas de seguridad operacional.



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

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: LV-FMX - Informe de Seguridad Operacional

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 12 pagina/s.