

# Informe de Incidente



Colisión con ave

TWR SRL

Cessna 152, LV-BRF

Aeródromo Presidente Rivadavia, provincia de Buenos Aires

4 de mayo de 2021

**39552999/21**



Ministerio de Transporte  
**Argentina**



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 6º

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

0800-333-0689

[www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)

[info@jst.gob.ar](mailto:info@jst.gob.ar)

Informe de incidente 39552999/21



## ÍNDICE

ADVERTENCIA .....	4
NOTA DE INTRODUCCIÓN .....	5
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS .....	6
INFORME DE INCIDENTE .....	7
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS .....	8
1.1 Reseña de los hechos.....	8
1.2 Investigación .....	8
2. HALLAZGOS .....	9
3. CONCLUSIONES .....	9



## ADVERTENCIA

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST), creada por Ley 27.514 de fecha 28 de agosto de 2019, es conducir investigaciones independientes de los accidentes e incidentes acaecidos en el ámbito de la aviación civil, cuya investigación técnica corresponde instituir para determinar las causas, y emitir las recomendaciones y/o acciones de Seguridad Operacional eficaces, dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes de similar tenor. 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, el Artículo 185 del Código Aeronáutico (Ley 17.285), y el Artículo 17 de la Ley 27.514 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, el Código Aeronáutico y la Ley 27.514.

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 ABREVIATURAS<sup>1</sup>

BIRD: Sucesos que abarquen colisiones/cuasi colisiones con pájaros.

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

UTC: Tiempo Universal Coordinado

---

<sup>1</sup> 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 INCIDENTE

Fecha	04/05/2021	Lugar	Aeródromo Presidente Rivadavia
Hora UTC	11:00		

Categoría	BIRD	Fase de Vuelo	Ascenso inicial
-----------	------	---------------	-----------------

Aeronave				Matrícula	LV-BRF
Tipo	Avión	Marca	Cessna	Modelo	152
Propietario	TWR SRL			Daños	Leves
Operación	Aviación general, instrucción				

Personal interviniente	
Función	Licencia
Instructor de vuelo	Piloto comercial de primera clase de avión Instructor de vuelo de avión
Alumno de piloto de avión	No aplica

Investigadores intervinientes	
IIC	
Investigador	Alejandro Costas Federico Attademo



## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 Reseña de los hechos

El 4 de mayo de 2021 la aeronave matrícula LV-BRF, un Cessna 152, despegó del Aeródromo Presidente Rivadavia (Morón, Buenos Aires) a las 10:59 horas,<sup>2</sup> con la intención de realizar un vuelo local de instrucción. Luego de haber despegado, aproximadamente a 200 pies de altitud y en condiciones de vuelo visual, el ala derecha de la aeronave impactó con un pájaro. El instructor tomó los mandos del avión, regresó al aeródromo y aterrizó sin inconvenientes.

### 1.2 Investigación

Se realizó una entrevista telefónica al instructor de la aeronave, quien manifestó que tras el impacto con un pájaro, decidió tomar los mandos del avión, regresar al aeródromo y aterrizar. Además, mencionó que la aeronave no perdió maniobrabilidad ni vio degradada su performance como producto del impacto con el pájaro.

La investigación corroboró que la aeronave tuvo daños leves en el borde de ataque y en la puntera del ala derecha.



Figura 1. Daños en el ala derecha de la aeronave

---

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



## 2. HALLAZGOS

De acuerdo con la investigación realizada, los daños de la aeronave corresponden a un impacto con un pájaro. La evidencia obtenida por la investigación y su análisis no sugieren acciones concretas de seguridad operacional.

## 3. CONCLUSIONES

Por lo expuesto, el suceso no es considerado ni accidente ni incidente grave, de acuerdo con lo establecido en el Decreto N° 934/70 –Artículo 4–, las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) –parte 13– y el Manual de Procedimientos para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil –capítulo 5, punto 8-.