

INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2022-82971366-APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Pérdida de control en vuelo. Piper PA11, matrícula LV-NIG, Aeródromo Chañar Ladeado, provincia de Santa Fe

Fecha y hora del suceso: 9 de agosto de 2022 a las 16:53 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-NIG. Aeródromo Chañar Ladeado, provincia de Santa Fe. 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	82971366/22	
Clasificación del suceso	Accident <i>LOC-I: Loss of control - inflight</i>	
Categoría del suceso		
Instancia	<i>Factual</i>	
Día/hora UTC	<i>9/8/2022</i>	<i>16:53</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America</i> <i>Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Aeródromo Chañar Ladeado, Santa Fe</i>	
Latitud	<i>33:20:39 South</i>	
Longitud	<i>62:03:12 West</i>	

Reseña del Vuelo

En un vuelo solo de instrucción, se produce una pérdida de control en vuelo de la aeronave impactando en el terreno. El piloto falleció en el lugar.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina</i> <i>SAFE : Santa Fe, Sf (Aerodromo Chañar Ladeado)</i>
Lugar de destino	<i>Argentina</i> <i>SAFE : Santa Fe, Sf (Aerodromo Chañar Ladeado)</i>
Duración del vuelo	
Call sign	<i>LV-NIG</i>
Fase del vuelo	<i>En route</i>

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	0	0	0	0	0	0
Total en aeronave	1	0	0	0	0	1
Total	1	0	0	0	0	1

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-NIG
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Destroyed
Fabricante/modelo	PIPER PA11
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	1946
Número de serie	20349
PMD	554 kg
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	8778,5 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	CONTINENTAL (TELEDYNE) USA C 75/85 SERIES
Número de serie	24621-6-21
Horas totales	4161,8 Hour(s)
Ciclos totales	
Horas DURG	206,8 Hour(s)

Ciclos DURG	
Horas DUI	59,6 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	SENSENICH
Modelo	M76AK
Número de serie	27878
Horas totales	
Horas DURG	1058,4 Hour(s)
Horas DUI	59,6 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad	34 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Other		
Tipo de licencia	None		
Licencia emitida en			
Habilitaciones			
	<i>Horas de vuelo - General</i>		<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>
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	Calm
Dirección del viento	
Intensidad del viento	

Medición de velocidad

Ráfagas de viento

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos *Off aerodr < 10 km*
Tipo de terreno *Level/flat*
Elevación *367 ft*
Tipo de superficie *Crops/cultivated field*

Distancia recorrida

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto
Nivel de velocidad
Ángulo de impacto *High*
Actitud de cabeceo *Nose down*
Actitud de rolo *Unknown*

Supervivencia

Supervivencia *No*
Método de localización *Other*
Estado del ELT *Not carried*
Sist. de sujeción piloto *Upper body restraint not present*
**Sist. de sujeción
copiloto**
Tiempo de escape

Información sobre el Operador

Tipo de operación *Non-Commercial Operations
Flight Training/Instructional
Solo*
Tipo de planificación
Operador *Argentina (private operator)*

Tipo de operador	<i>Flying club/school</i>
-------------------------	---------------------------

Estado de la Investigación

Estado de la investigación	<p><i>En las tareas de campo se identificaron desviaciones en la condición técnica de la aeronave relacionada con procesos corrosivos en tomas de alerones al ala, con la elegibilidad de los cinturones de seguridad y con la unión de éstos a la estructura.</i></p> <p><i>Se separaron las alas del resto de la estructura y se trasladaron a la ciudad de Rosario para su análisis detallado.</i></p> <p><i>Se retiró todo el recubrimiento de tela de las alas para acceder de manera completa a la estructura.</i></p>
Acciones correctivas / Recomendaciones de Seguridad Operacional	<p><i>Se convocó a inspectores de aviación general de la ANAC y se realizó una reunión donde se analizaron en conjunto la condición de la estructura de las alas, especialmente las tomas de alerones que presentaban procesos corrosivos.</i></p> <p><i>De la inspección de los restos de la aeronave se encontró que la toma de la bisagra de la toma interna del alerón del ala izquierda se encontraba desprendida de la unión al larguero del alerón y que el larguero del alerón presentaba corrosión severa.</i></p> <p><i>La investigación confeccionó un Informe de Dificultades en Servicio para dar advertir de manera inmediata a la ANAC de la condición.</i></p>