



Informe Provisional

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Aterrizaje antes/después de la pista. PZL SWIDNIK PW5, matrícula
LVELY, Ad. Punta Alta, Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 12 de octubre de 2024 a las 15:15 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2024-120084657--APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405 1° piso, Buenos Aires, Argentina CP1001.

www.argentina.gob.ar/jst

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-ELY. Ad. Punta Alta, Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

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

En 2019, mediante la [Ley N.º 27.514](#), se declaró de interés público y objetivo de la República Argentina la Política de Seguridad en el Transporte. En el marco de esta normativa, se creó la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como un organismo descentralizado, dotado de autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar tanto en el ámbito del derecho público como privado. Inicialmente bajo la órbita del entonces Ministerio de Transporte, la JST depende actualmente de la Secretaría de Transporte, que forma parte del Ministerio de Economía.

La misión de la JST es mejorar la seguridad operacional mediante la investigación de accidentes e incidentes, y la emisión de recomendaciones que promuevan acciones eficaces. Este objetivo se desarrolla a través del análisis sistémico de los factores desencadenantes, las fallas en las defensas y los factores humanos y organizacionales asociados al suceso, con el fin de prevenir futuros eventos de transporte o mitigar sus consecuencias.

En concordancia con la [Ley N.º 27.514](#), las investigaciones realizadas por la JST tienen un carácter estrictamente técnico. Sus conclusiones no deben interpretarse como indicio o presunción de culpa, ni como determinantes de responsabilidad administrativa, civil o penal.

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

| | |
|---------------------------------|---|
| Clasificación del suceso | Accident <i>USOS: Undershoot/overshoot</i> |
| Categoría del suceso | |
| Instancia | <i>Closed</i> |
| Día/hora UTC | <i>12/10/2024</i> <i>15:15</i> |
| Estado/lugar del suceso | <i>South America Argentina</i> |
| Nombre del lugar | <i>Ad. Punta Alta, Bahía Blanca, Buenos Aires</i> |
| Latitud | <i>38:49:52 South</i> |
| Longitud | <i>62:05:16 West</i> |

Reseña del Vuelo

El 12 de octubre de 2024, la aeronave PW-5 Smyk con matrícula LV-ELY, despegó del aeródromo de Punta Alta (Coronel Rosales, provincia de Buenos Aires) a las 14:50 horas, con el propósito de realizar un vuelo de travesía.

El planeador fue remolcado hasta aproximadamente seis kilómetros del aeródromo, donde inició su vuelo libre. Luego, efectuó un planeo de nueve minutos en condiciones meteorológicas visuales. Durante ese lapso, el piloto intentó localizar corrientes térmicas que le permitieran ganar altitud y proseguir el trayecto planificado. Ante la imposibilidad de encontrarlas, decidió regresar al aeródromo de origen, donde la aeronave tomó contacto con el terreno fuera de la pista.

Como consecuencia del suceso, la aeronave resultó con daños en el plano alar, mientras que el piloto no sufrió lesiones.

Severidad

| | |
|--------------------------|--------------|
| Nivel de daños | <i>Minor</i> |
| Nivel de lesiones | <i>None</i> |
| Daños a terceros | <i>No</i> |

Información del Vuelo

| | |
|---------------------------|---|
| Lugar de salida | <i>Argentina (Aeródromo Punta Alta (PLT))</i> |
| | <i>Argentina (Aeródromo Punta Alta (PLT))</i> |
| Lugar de destino | |
| Duración del vuelo | <i>0,3 Hour(s)</i> |
| Call sign | <i>LV-ELY</i> |
| Fase del vuelo | <i>Approach</i> |

Lesiones al Personal

| | Mortales | Graves | Leves | Ninguna | Desc. | Total |
|----------------------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|--------------|--------------|
| Total en superficie | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>0</i> |
| Total en aeronave | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>1</i> | <i>0</i> | <i>1</i> |
| Total | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>1</i> | <i>0</i> | <i>1</i> |

Información de la Aeronave

| | |
|------------------------------|---|
| Matrícula | <i>LV-ELY</i> |
| Estado de matrícula | <i>Argentina</i> |
| Daños en la aeronave | <i>Minor</i> |
| Fabricante/modelo | <i>PZL SWIDNIK PW5</i> |
| Categoría de aeronave | <i>Fixed Wing Sailplane (Glider) Non-Powered Sailplane (Glider)</i> |
| Año de fabricación | |
| Número de serie | <i>1704024</i> |
| PMD | <i>300 kg</i> |
| Grupo masa | <i>0-2 250 kg</i> |
| Ciclos totales | |
| Tipo de combustible | |
| Horas totales | <i>238,1 Hour(s)</i> |
| Doc. de mantenimiento | <i>Current</i> |

| | |
|---|--------------|
| Certificado de aeronavegabilidad | <i>Valid</i> |
|---|--------------|

Información sobre el Personal

| | | | |
|----------------------------|--|-------------------------|------------------------------------|
| Edad | <i>47 Year(s)</i> | Sexo | <i>Male</i> |
| Función a bordo | <i>Pilot-in-command</i> | | |
| Tipo de licencia | <i>Glider pilots Private pilot</i> | | |
| Licencia emitida en | <i>State of Registry</i> | | |
| 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 | <i>Unknown</i> |
| Condiciones MET | <i>VMC</i> |
| Visibilidad | <i>9999 m</i> |
| Condiciones de luz | <i>Daylight</i> |
| 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 | <i>On aerodrome/airstrip</i> |
| Tipo de terreno | <i>Level/flat</i> |
| Elevación | <i>9 ft</i> |
| Tipo de superficie | <i>Grass</i> |
| Distancia recorrida | <i>30 m</i> |

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto**Velocidad de impacto****Nivel de velocidad****Ángulo de impacto** *Low***Actitud de cabeceo** *Nose level***Actitud de roldo** *Wings level***Supervivencia****Supervivencia** *Yes***Método de localización** *Sighting of wreckage***Estado del ELT****Sist. de sujeción piloto** *Unknown***Sist. de sujeción
copiloto****Tiempo de escape** *1 Minute(s)***Información sobre el Operador****Tipo de operación** *Non-Commercial Operations
Pleasure
Cross Country***Tipo de planificación** *Non-scheduled***Operador** *Argentina (Aeroclub Punta Alta)***Tipo de operador** *Flying club/school***Estado de la Investigación****Estado de la
investigación** *La investigación se encuentra concluida; sin embargo, por motivos ajenos al
equipo investigador, no ha sido posible continuar con el proceso administrativo
correspondiente.***Acciones correctivas**