



Modo Aeronáutico

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. Modo aeronáutico.....	5
1.1. Glosario, siglas y acrónimos.....	5
1.2. Tipos de operación	6
1.3. Estructura del Anuario Estadístico Aeronáutico.....	7
1.4. Sucesos de Aviación Civil en Argentina.....	8
1.4.1. Sucesos por tipo de operación	10
1.4.2. Accidentes por tipo de operación.....	11
1.4.3. Localización de sucesos.....	13
1.5. Aviación Comercial.....	14
1.5.1. Sucesos investigados	14
1.5.2. Estacionalidad de sucesos.....	15
1.5.3. Tipo de operación	16
1.5.4. Situación del tráfico aerocomercial argentino en 2023	17
1.5.5. Indicadores de seguridad operacional.....	18
1.5.6. Localización de sucesos	24
1.6. Aviación General	25
1.6.1. Sucesos investigados	25
1.6.2. Estacionalidad de sucesos	26
1.6.3. Fases de vuelo.....	29
1.6.4. Categorías de sucesos	30
1.6.5. Localización de sucesos	31
1.6.6. Accidentes fatales en aviación general	32
1.6.7. Accidente fatal de aviación general	32
1.7. Trabajo aéreo	33
1.7.1. Sucesos investigados.....	33
1.7.2. Estacionalidad de sucesos.....	34
1.7.3. Tipo de operación	35
1.7.4. Fases de vuelo.....	35

1.7.5. Categorías de sucesos	36
1.7.6. Localización de sucesos	38
1.7.7. Accidentes fatales en trabajo aéreo	39
1.7.8. Accidente de trabajo aéreo.....	39
1.8. Anexo I: Definiciones.....	40
1.9. Anexo II: sucesos investigados en 2023.....	42

1. MODO AERONÁUTICO

1.1. Glosario, siglas y acrónimos

• Fases de vuelo

APR: aproximación.

ENR: en ruta.

ICL: ascenso inicial.

LDG: aterrizaje.

MNV: maniobras.

PBT: retroceso/remolcado.

STD: en estacionamiento.

TXI: rodaje.

TOF: despegue.

• Categorías de sucesos

ADRM: aeródromo.

AMAN: maniobra brusca.

ARC: contacto anormal con la pista.

BIRD: impacto con aves.

CABIN: eventos de seguridad operacional en cabina de pasajeros.

CFIT: vuelo controlado contra o hacia el terreno.

CTOL: colisión con obstáculos durante el despegue y aterrizaje.

EXTL: sucesos relacionados con la carga externa.

EVAC: evacuación.

F-NI: fuego/humo (sin impacto).

F-POST: fuego/humo (postimpacto).

FUEL: relacionado con combustible.

GCOL: colisión en tierra.

GTOW: sucesos relacionados con el remolque de planeadores.

ICE: formación de hielo.

LALT: operaciones a baja altitud.

LOC-G: pérdida de control en tierra.

LOC-I: pérdida de control en vuelo.

LOLI: pérdida de las condiciones de sustentación en ruta.

MAC: tiene varias acepciones, que pueden ser airprox/alerta/TCAS/pérdida de separación/cuasi-collisiones en el aire/collisiones en el aire.

MED: médico.

NAV: errores de navegación.

OTHR: otros.

RAMP: servicio en tierra.

RE: salida de pista.

RI: incursión en pista.

SCF-NP: fallo o mal funcionamiento de sistema/componente (no del grupo motor).

SCF-PP: fallo o mal funcionamiento de sistema/componente (grupo motor).

SEC: relacionados con la seguridad.

TURB: encuentro con turbulencia.

UIMC: vuelo no planeado en IMC.

UNK: desconocido o indeterminado.

USOS: aterrizajes cortos/sobrepasar final de pista.

WILD: fauna salvaje.

WSTRW: cizalladura (cortante de viento) o tormenta.

• Otras Siglas

ADREP: Sistema de Reporte de Datos de Accidentes e Incidentes (Accident and Incident Data Reporting System).

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil.

ASO: Acción de Seguridad Operacional.

CICTT: Equipo Común de Taxonomía (Common Taxonomy Team).

EANA: Empresa Argentina de Navegación Aérea.

ECCAIRS: Centro de Coordinación Europea para Sistemas de Reporte de Accidentes e Incidentes (European Coordination Centre

for Accident and Incident Reporting Systems).

IATA: Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

IMC: Condiciones meteorológicas para el vuelo instrumental.

JIAAC: Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil.

GASP: Plan Global de Seguridad Operacional en la Aviación (*Global Aviation Safety Plan*).

G-HRC: categorías mundiales de sucesos de alto riesgo (*global-high risk categories*).

JST: Junta de Seguridad en el Transporte.

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

OMS: Organización Mundial de la Salud.

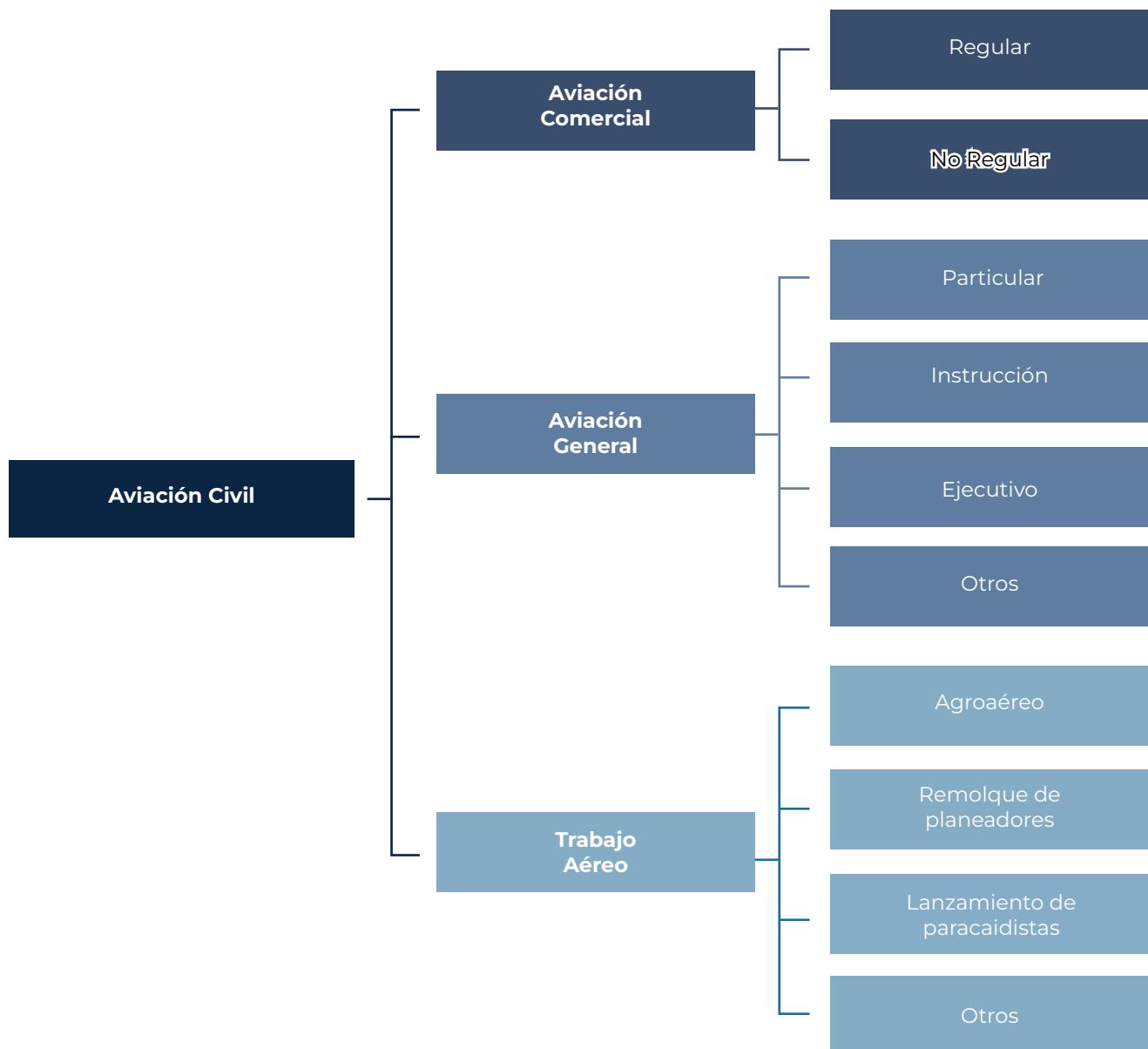
RAAC: Regulaciones Argentinas de Aviación Civil.

RSO: Recomendación de Seguridad Operacional.

SSP: Programa de Gestión de la Seguridad Operacional del Estado.

VANT: vehículo aéreo no tripulado.

1.2. Tipos de operación



1.3. Estructura del Anuario Estadístico Aeronáutico

El objetivo del anuario estadístico es presentar los datos de los accidentes e incidentes ocurridos en la aviación civil durante el 2023 en la Argentina. Para una mejor referencia de estos datos, y con la intención de identificar tendencias, los sucesos de aviación civil del 2023 son contrastados en la tabla principal con los datos de los sucesos del 2022. En las secciones de cada una de las operaciones se compara el 2023 con lo ocurrido en el período comprendido a 5 años vista (2018-2022) en datos puntuales y a 10 años vista (2013-2022) en datos generales.

El anuario 2023 tiene 4 secciones. La primera describe lo sucedido en toda la aviación civil en Argentina durante el 2023. Comienza por los diferentes tipos de sucesos (accidentes, incidentes graves e incidentes) por año en cada una de las operaciones (aviación comercial, general y trabajo aéreo) y continúa por el tipo de aeronave, discriminando también los accidentes fatales. La segunda sección se enfoca en la aviación comercial, la tercera en la aviación general y la cuarta en el trabajo aéreo. En cada una de ellas se identifican las operaciones específicas, las fases de vuelo, las categorías de sucesos, la ubicación de estos y si hubo accidentes fatales.

Por último, se presentan 2 anexos con las referencias sobre las definiciones y clasificaciones utilizadas en este documento y la lista completa de sucesos ocurridos durante el 2023.

Además de los sucesos presentados en este anuario, la JST tiene registradas en su base de datos intervenciones u ocurrencias sin efectos en la seguridad operacional. Estos son eventos cuyo análisis determinó que no se correspondían con la clasificación de suceso (accidente, incidente grave o incidente) que define OACI en el lenguaje del Sistema de Reporte de Datos de Accidentes e Incidentes (ADREP)¹; este tipo de eventos no son investigados por la JST. El registro de estos eventos, no obstante, indica un incremento en la reportabilidad, lo cual permite una mayor apreciación de lo que sucede en el sistema aeronáutico nacional. Este tipo de acontecimientos están excluidos del anuario estadístico por no ser clasificados como sucesos ADREP.

Es importante aclarar que los datos publicados en este anuario estadístico se expresan de manera absoluta y no relativa a la cantidad de operaciones o de actividad que tiene cada una de las distintas operaciones de la aviación civil.

Nota importante: En el presente documento se encontrarán varias tablas que cuentan la cantidad de fatalidades que se han registrado durante el último año en cada categoría analizada. Es muy importante resaltar que **la cantidad de fallecidos no es ni debe ser considerada un indicador de seguridad operacional**. En efecto, solo debería utilizarse en el marco de estudios específicos de seguridad operacional relacionados con aspectos de supervivencia, en los que se analicen las víctimas fatales junto al resto de las lesiones no fatales, ubicación en los vehículos, mecánica del impacto, daños estructurales, entre otros factores.

En este documento se incluyen únicamente con fines comparativos respecto de los anuarios estadísticos emitidos por OACI, que también incluyen este parámetro, aunque carezca de utilidad técnica.

1- <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>

1.4. Sucesos de Aviación Civil en Argentina

Durante el 2023 se produjeron 46 accidentes, 2 incidentes graves y 32 incidentes, lo que arroja un total de 6 sucesos más que el año anterior.

Los sucesos de la aviación comercial fueron 15, de los cuales 2 correspondieron a accidentes, 1 a incidentes graves y 12 a incidentes.



Los incidentes se incrementaron de 25 a 32. Los incidentes graves bajaron de 3 a 2 y los accidentes se mantuvieron constantes en 46.

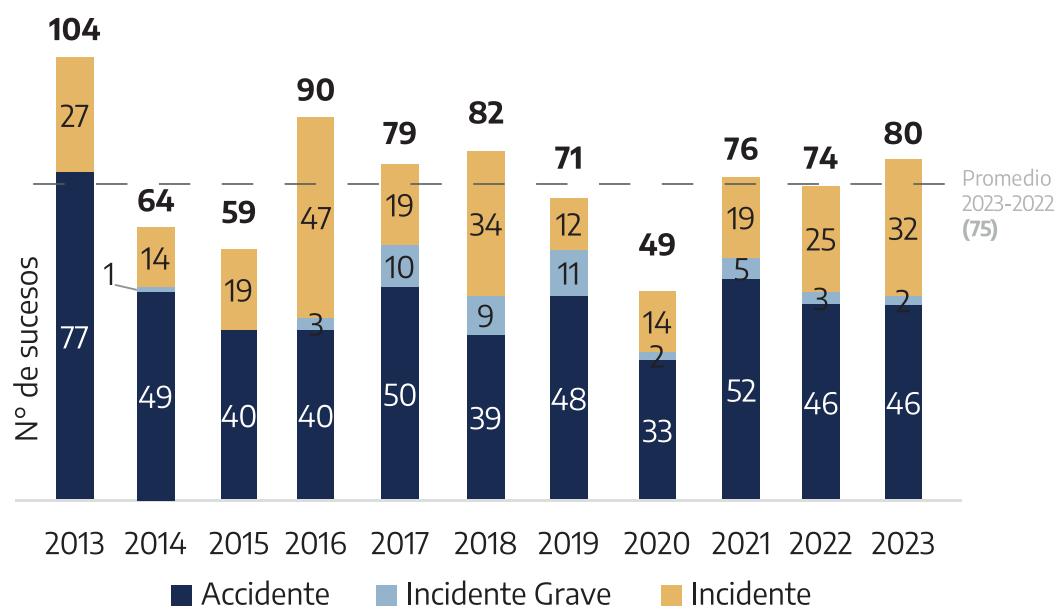
Hubo 8 accidentes fatales, que contabilizaron 13 fallecidos en total.

Tabla 1. Sucesos de aviación en Argentina durante 2022 y 2023

Vehículo	Accidentes	Incidentes Graves	Incidentes	Total 2023	Total 2022
Aviación Comercial Regular					
Avión	-	-	12	12	9
Helicóptero	-	-	-	0	0
Subtotal	0	0	12	12	9
Aviación Comercial No Regular					
Avión	2	1	-	3	2
Helicóptero	-	-	-	0	0
Subtotal	2	1	0	3	2
Aviación General					
Avión	31	1	15	47	48
Helicóptero	4	-	2	6	5
Ultraliviano	-	-	-	0	1
Planeador	1	-	-	1	1
VANT	1	-	-	1	0
Subtotal	37	1	17	55	55
Trabajo Aéreo					
Avión	7	-	3	10	8
Helicóptero	-	-	-	0	0
Subtotal	7	0	3	10	8
TOTAL	46	2	32	80	74

Tabla 2. Detalle de Accidentes en Argentina durante 2023

Tipo de aviación	Totales	Fatales	Fallecidos
Aviación Comercial	2	-	-
Aviación General	37	8	13
Trabajo Aéreo	7	-	-
TOTAL	46	8	13

Gráfico 1. Cantidad de sucesos por año y por tipo

En el gráfico anterior se puede apreciar que el 2023 presentó un incremento en cuanto a la cantidad de incidentes respecto a los años anteriores, aunque conservó valores similares en cuanto a incidentes graves. La cantidad de accidentes se mantuvo constante respecto al 2022. En total, en el 2023 se registraron 5 sucesos por encima del promedio de los 10 años anteriores. Debe tenerse en cuenta que, al englobar toda la aviación, en este gráfico se incluyen diferentes aeronaves, normativas, tipos de operación y, por consiguiente, distintos riesgos asociados.

A fin de crear indicadores válidos de seguridad operacional, es necesario relacionarlos con otros parámetros que permitan una uniformidad mínima. Para ello, es menester contar con la cantidad de operaciones. En otros países, se utiliza como parámetro la cantidad de sucesos cada cien mil horas de vuelo para la aviación general, y cada un millón de operaciones en la aviación comercial. En Argentina solo se dispone del parámetro de operaciones comerciales. La aviación general y el trabajo aéreo se configuran como los dos desafíos próximos para poder realizar esta evaluación relativa de sucesos.

1.4.1. Sucesos por tipo de operación

Gráfico 2. Sucesos ocurridos por tipo de operación en 2018-2022

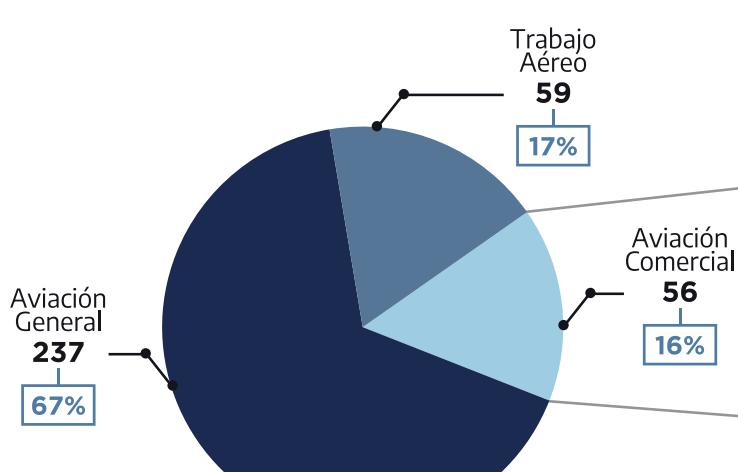


Gráfico 3. Sucesos ocurridos por tipo de operación en 2018-2022 – Aviación comercial

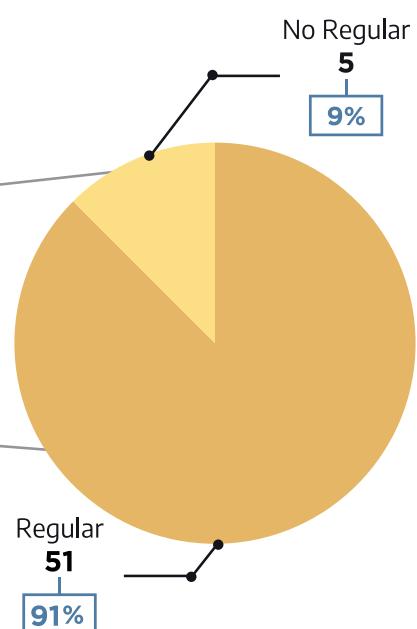


Gráfico 4. Sucesos ocurridos por tipo de operación en 2023

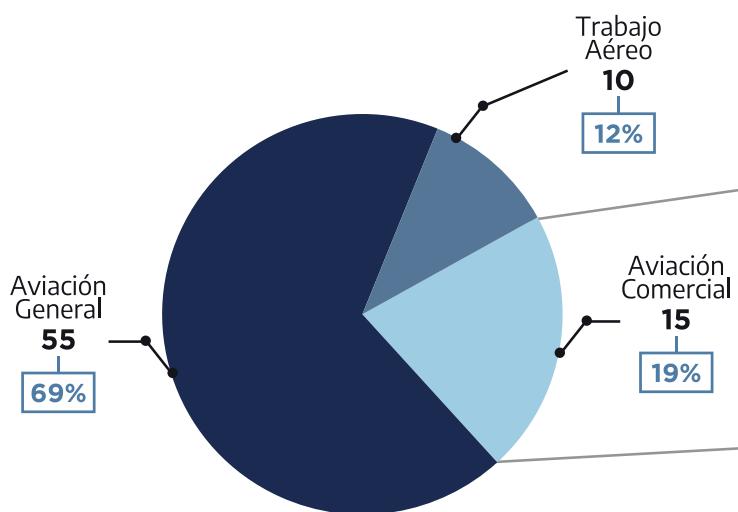
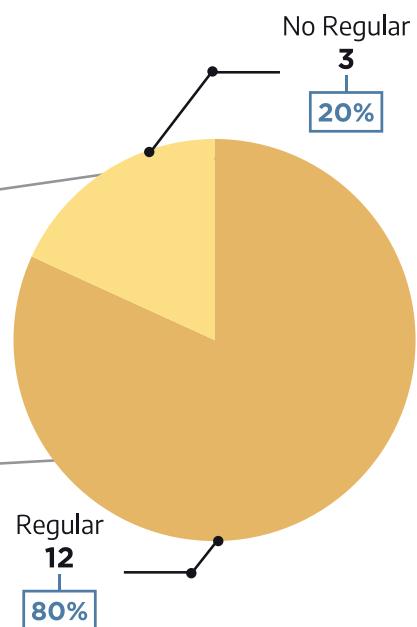


Gráfico 5. Sucesos ocurridos por tipo de operación en 2023 – Aviación comercial



El 2023 marcó un incremento de 3 puntos porcentuales en la cantidad de sucesos en la aviación comercial respecto del último quinquenio (2018-2022). La aviación general, por

su parte, mostró un aumento de 2 puntos porcentuales. El trabajo aéreo, a su vez, presentó una reducción de 5 puntos porcentuales.

1.4.2. Accidentes por tipo de operación

Gráfico 6. Accidentes por tipo de operación en 2018-2022

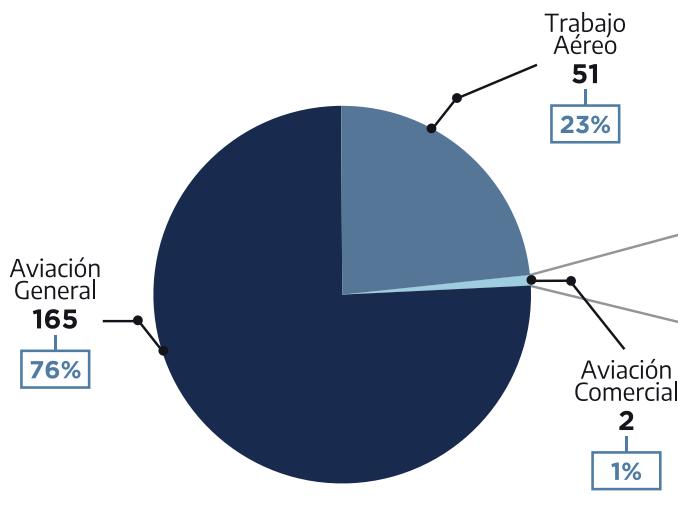


Gráfico 7. Accidentes por tipo de operación en 2018-2022 – Aviación comercial

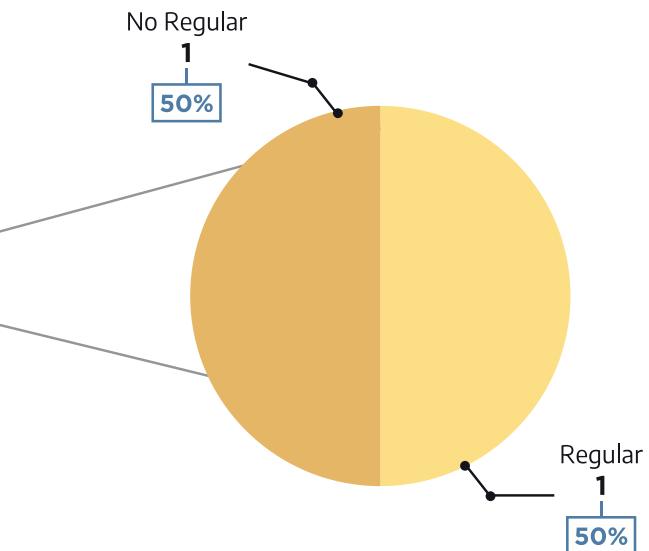
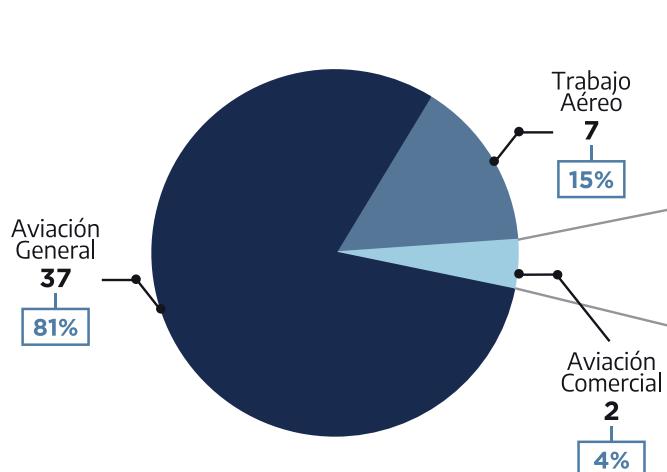


Gráfico 8. Accidentes ocurridos por tipo de operación en 2022

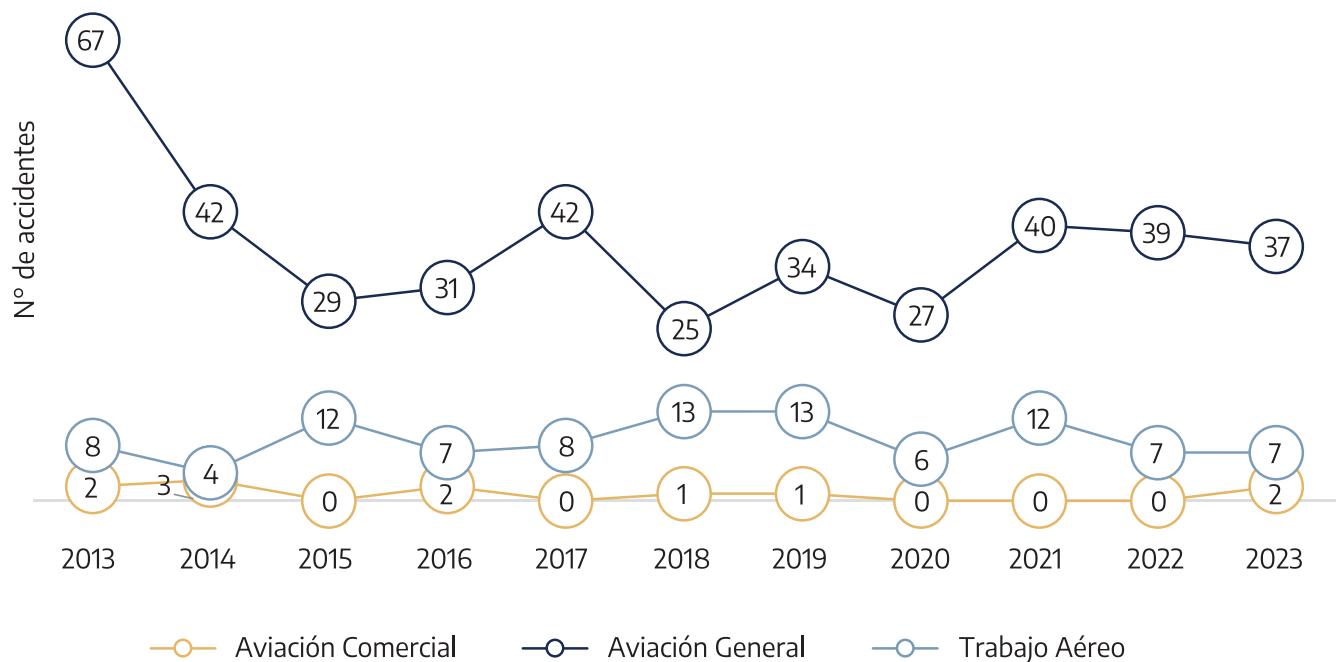
Gráfico 9. Accidente por tipo de operación en 2023 - Aviación comercial



En el caso de los accidentes, se observa que la aviación comercial tuvo un escaso porcentaje de participación y que no se registraron suce-

sos de aviación comercial regular en 2023. Similar al periodo 2018-2022, predominaron los accidentes de aviación general.

Gráfico 10. Cantidad de accidentes por año y tipo de operación



En el Gráfico 10 se advierte que la cantidad de accidentes no ha fluctuado en grandes cantidades respecto a años anteriores (descartando el 2020, caracterizado por las medidas de seguridad sanitarias impuestas para combatir la pandemia de COVID-19).

En el trabajo aéreo se registró un valor idéntico al del 2022, que significó casi la mitad de los accidentes ocurridos en el 2018, 2019 y 2021. Por último, en la aviación comercial se registraron 2 accidentes durante el 2023.

1.4.3. Localización de sucesos

Figura 1. Georreferenciación de sucesos en Argentina en 2023.



Fuente: JST

1.5. Aviación Comercial

1.5.1. Sucesos investigados

Durante el 2023, en la aviación comercial regular se registraron 3 sucesos más que el año pasado. Pasaron de 9 en el 2022 a 12 en el 2023.

En las operaciones no regulares, variaron de 2 en el 2022 a 3 en el 2023.

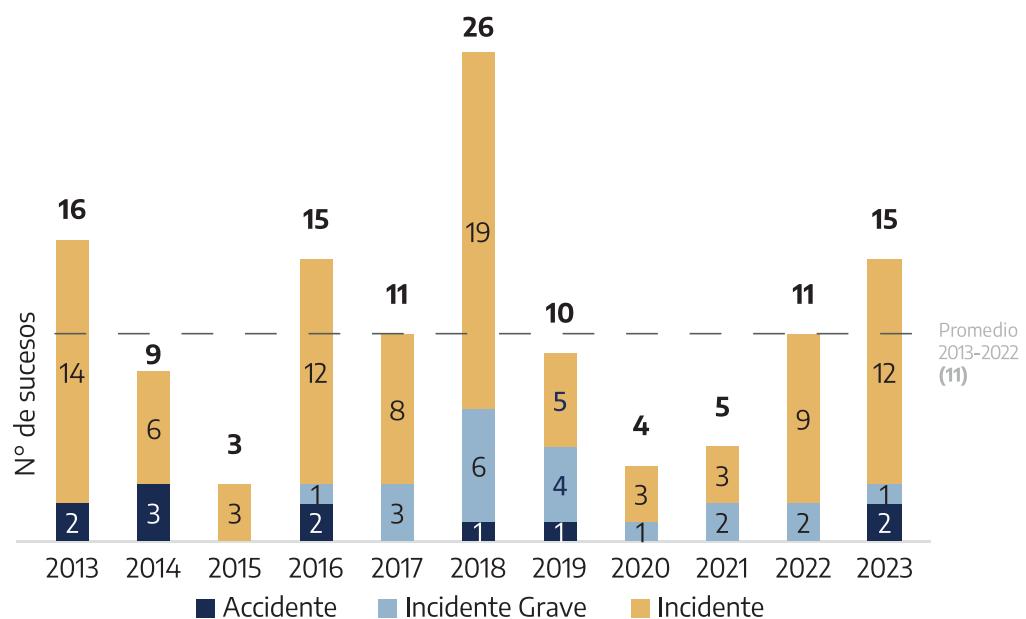
Tabla 3. Sucesos por tipo de operación y sucesos de aviación comercial en 2023

Aviación Comercial	Accidentes	Incidentes Graves	Incidentes	Total 2023	Total 2022
Regular	-	-	12	12	9
No Regular	2	1	-	3	2
TOTAL	2	1	12	15	11

Tabla 4. Detalle de accidentes en aviación comercial en Argentina 2023

Aviación Comercial	Accidentes		
	Totales	Fatales	Fallecidos
Regular	0	-	-
No Regular	2	-	-
TOTAL	2	0	0

Gráfico 11. Número de sucesos en aviación comercial por año



En el 2023, la cantidad total de sucesos fue superior a la media de los últimos 10 años. Para

una lectura más detallada, ver la sección 1.5.5: Indicadores de seguridad operacional.

Tabla 5. Número de sucesos en aviación comercial regular por tipo de suceso, 2018-2022 vs. 2023

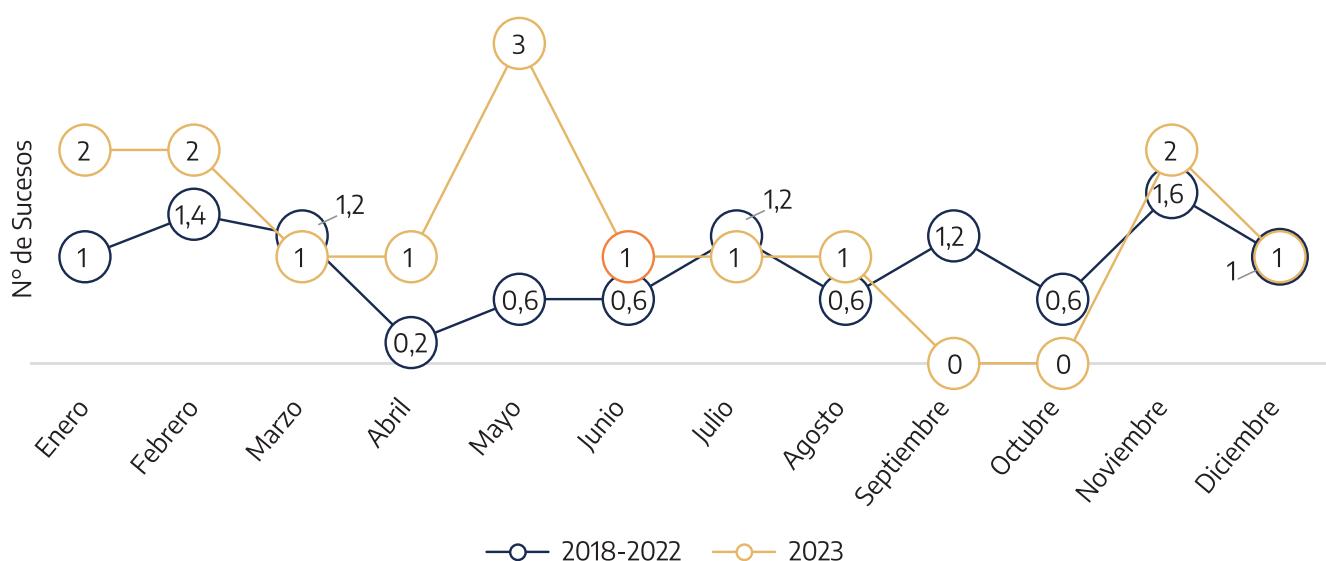
Tipo de investigación	Promedio 2018-2022 ²	2022	2023	2018-2022 vs 2023 ³
Accidente	0	0	0	0 %
Incidente Grave	3	2	0	-100 %
Incidente	7	7	12	67 %

Tabla 6. Número de sucesos en aviación comercial no regular por tipo de suceso, 2018-2022 vs. 2023

Tipo de investigación	Promedio 2018-2022	2022	2023	2018-2022 vs 2023
Accidente	0	0	2	100 %
Incidente Grave	0	0	1	100 %
Incidente	1	2	0	-100 %

1.5.2. Estacionalidad de sucesos

Gráfico 12. Número de sucesos por mes, aviación comercial: 2018-2022 vs. 2023



2- Los valores son redondeados al número entero más cercano.

3- Los porcentajes son calculados frente al número real del promedio.

La escasa cantidad de sucesos en la aviación comercial torna difícil la muestra de una estacionalidad de los eventos. Esto incluso se ve reflejado en el gráfico anterior, en donde el promedio arroja leves aumentos de sucesos en los primeros y últimos meses del año, aunque sus valores oscilan en un máximo de 2 sucesos mensuales.

Cabe destacar que el 2023 llegó a un valor pico en mayo, con un total de 3 sucesos registrados, en comparación con la media de 0,6 del último quinquenio. No obstante, es importante señalar que estos tres sucesos fueron incidentes, y no representaron daños materiales a la aeronave o terceros ni provocaron lesiones a las personas.

1.5.3. Tipo de operación

Entre el 2018 y el 2022, el 91 % de los sucesos en aviación comercial ocurrieron en el marco de operaciones de transporte aéreo regular, mientras que el 9 % restante correspondió a las operaciones no regulares.

91%
regular **9%**
no regular

Gráfico 13. Número de sucesos por año en aviación comercial regular

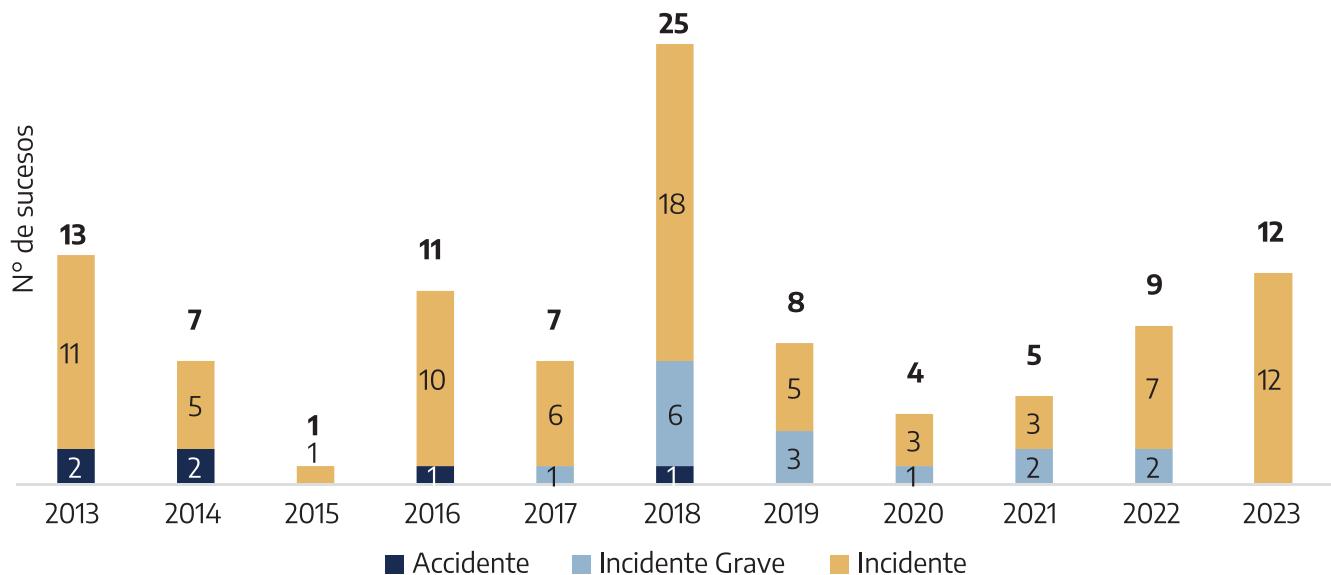
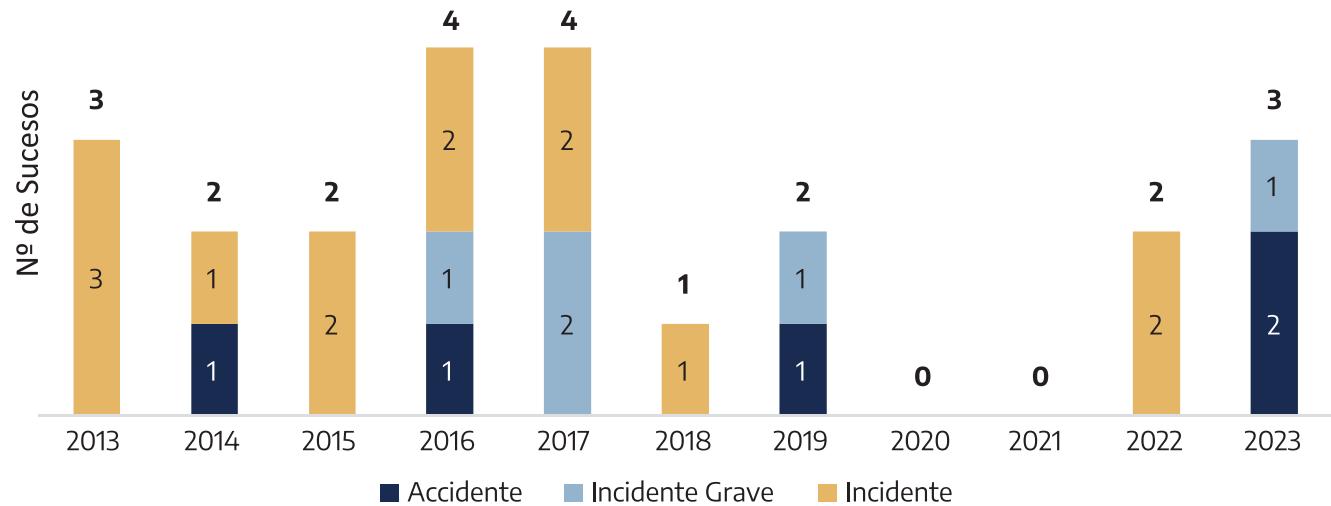
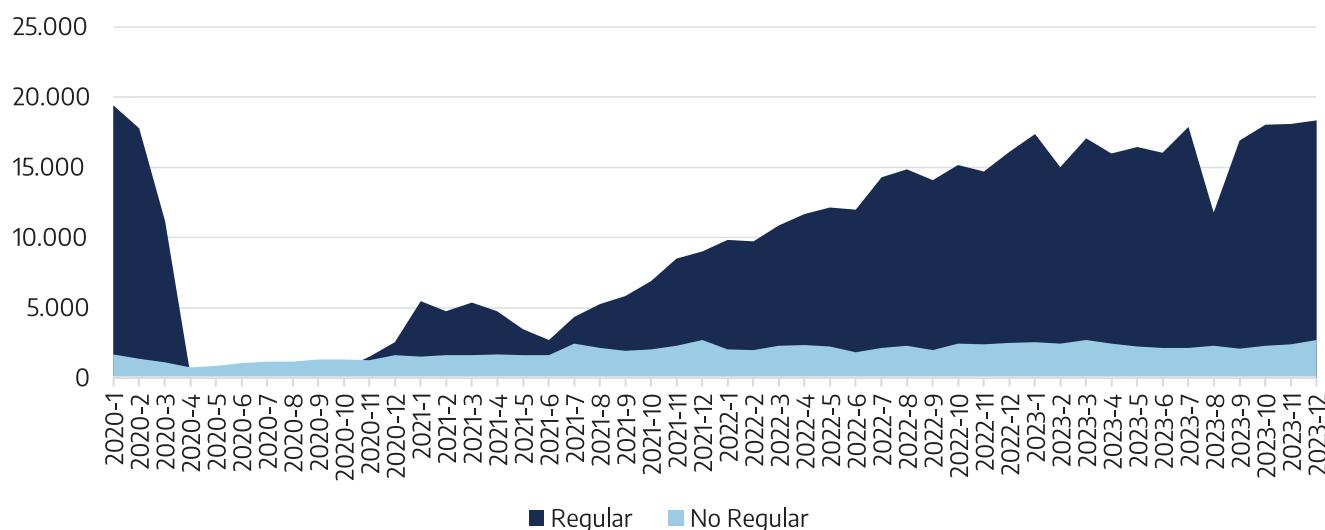


Gráfico 14. Número de sucesos por año en aviación comercial no regular



1.5.4. Situación del tráfico aerocomercial argentino en 2023

Gráfico 15. Evolución del tráfico aerocomercial en Argentina 2020–2023

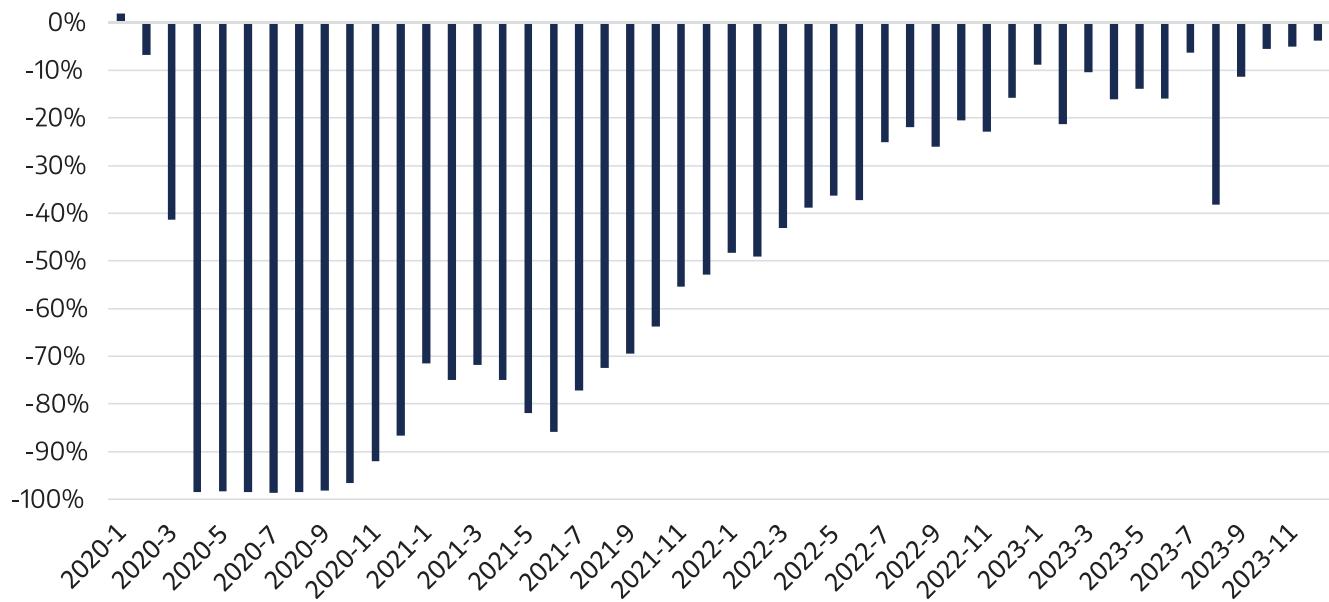


Fuente: ANAC

El transporte aerocomercial regular se vio drástica y abruptamente interrumpido en marzo de 2020 debido a las medidas de se-

guridad sanitarias impuestas para combatir la pandemia de COVID-19.

Gráfico 16. Porcentaje respecto del promedio mensual de tráfico de 2019 en aviación comercial regular

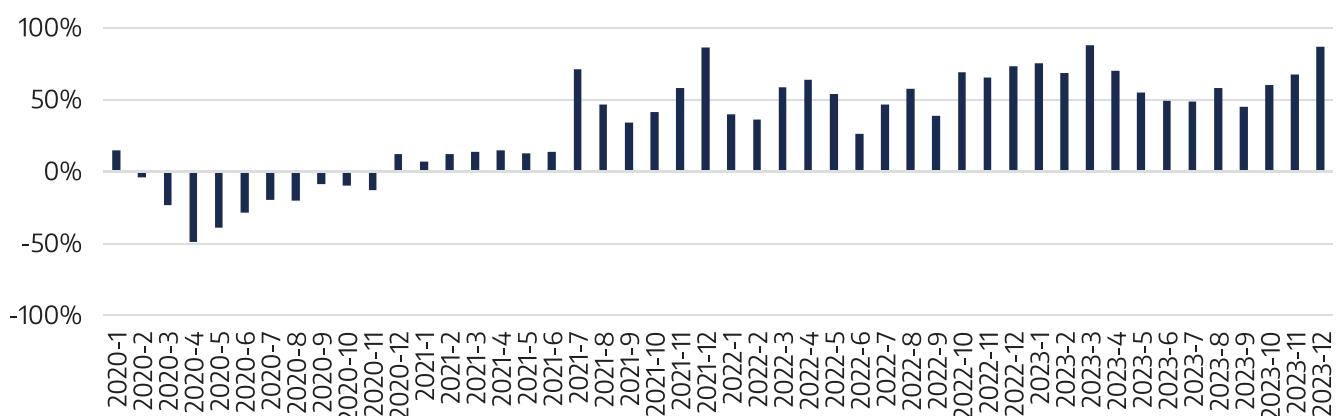


Fuente: ANAC

La actividad aerocomercial regular se redujo para abril del 2020 en un 98 %. A partir de octubre del 2020 se comenzó a reactivar hasta alcanzar, en diciembre del 2023, valores del

4 % por debajo del promedio del 2019, es decir, el nivel de operación previo a la pandemia (asumiendo una tolerancia de un 5 %).

Gráfico 17. Porcentaje respecto del promedio mensual de tráfico de 2019 en aviación comercial no regular



Fuente: ANAC

Por su parte, la aviación comercial no regular experimentó en abril del 2020 una reducción del 49 % del tráfico respecto del promedio de 2019. Luego, comenzó a recuperarse inmedia-

tamente (en mayo del mismo año se recuperó un 10 %) hasta alcanzar, en diciembre de 2023, un crecimiento del 87 % respecto del promedio del 2019.

1.5.5. Indicadores de seguridad operacional

Cantidad de operaciones

Los indicadores de seguridad operacional son calculados a partir de la relación entre la cantidad de operaciones y de sucesos. En el caso de la Argentina, debido al bajo número de accidentes e incidentes, congruente con una cantidad de operaciones que también es baja, se ha elegido la relación 1:10.000, es decir, cuántos sucesos ocurren por cada 10.000 vuelos.

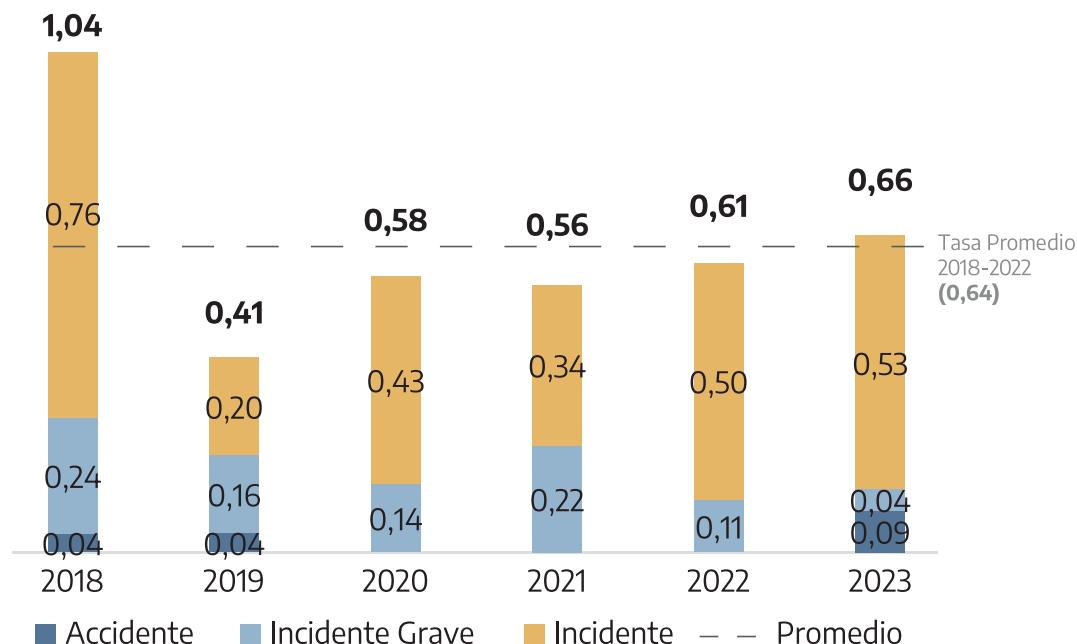
Se entiende como “vuelo” a aquella operación comprendida por un despegue, el vuelo en sí y su correspondiente aterrizaje. De acuerdo con la última actualización (4/01/2024) de la base de datos de movimientos publicada por la ANAC, la cantidad de vuelos correspondientes al 2023 fue la siguiente:

Tabla 7. Número de vuelos en aviación comercial en Argentina, 2023

Año	2023
Vuelos – Regular	198.849
Vuelos – No regular	28.315
TOTAL	227.164

Tasa de sucesos

Gráfico 18. Tasa de sucesos cada 10.000 vuelos por año y tipo de suceso



La relación de sucesos cada 10.000 vuelos indica que, durante el 2023, la tasa de incidentes graves e incidentes se incrementó en 0,05 respecto al 2022. En promedio, la tasa de sucesos

por cada 10.000 vuelos está en el orden quinquenal de 0,64, por lo cual el 2023 significó un valor estándar.

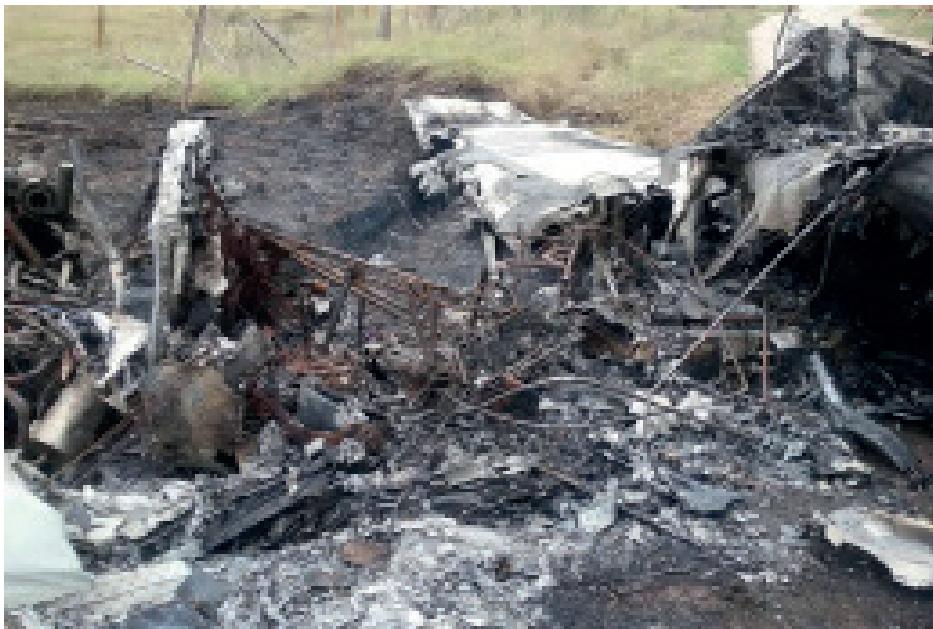
$$\text{Tasa de sucesos} = \frac{\text{Sucesos}}{\text{Vuelos}} \times 10.000$$

Accidente ocurrido en el 2023

El 16 de febrero de 2023, un Cessna 208 Caravan operado por Aeromas, con matrícula CX-MAX, inició vuelo desde el Aeropuerto Internacional de Carrasco - General Cesáreo Berisso (Montevideo, Uruguay) con destino al Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini de la ciudad de Ezeiza (Buenos Aires, Argentina).

Durante la fase crucero, la aeronave se declaró en emergencia por detención del motor. Se es-

tableció al aeródromo de La Plata como alternativa, no obstante, la aeronave aterrizó en una calle lateral a la Ruta Provincial 11 e impactó con un árbol y un tendido eléctrico. Posterior al impacto, la aeronave se incendió. El suceso fue categorizado como falla de sistema motor (SCF-PP) y fuego después del impacto (F-POST) en la operación de aviación comercial no regular durante la fase crucero (ENR). El suceso continúa actualmente bajo investigación.

Figura 2. Restos de la aeronave accidentada.

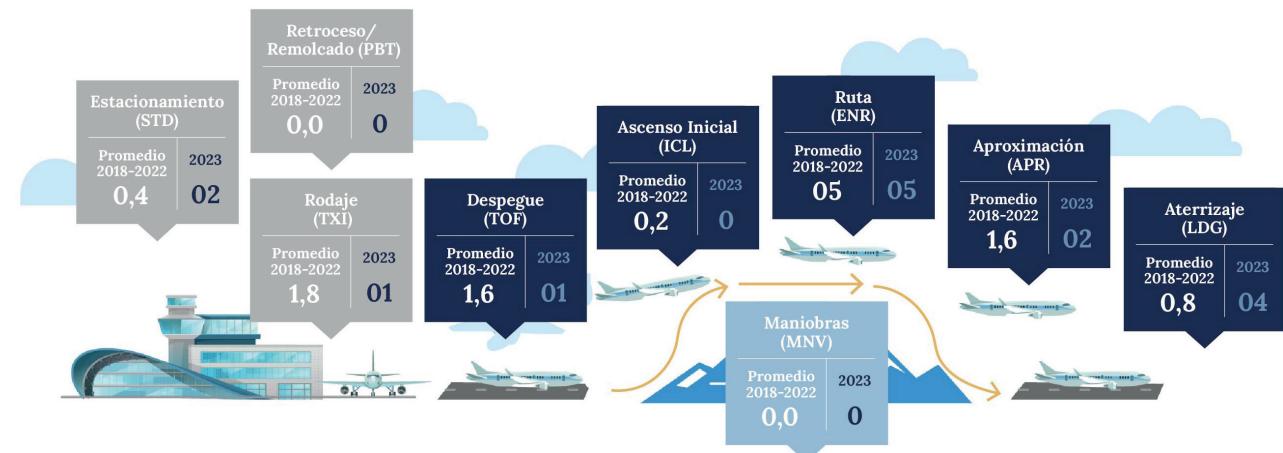
Fuente: JST

Fases de vuelo

Durante los últimos 5 años, los sucesos se concentraron en la fase de vuelo crucero (en ruta), con un promedio de 5 por año. Le siguen en importancia las fases de rodaje, despegue y aproximación con 1,8 y 1,6 sucesos por año

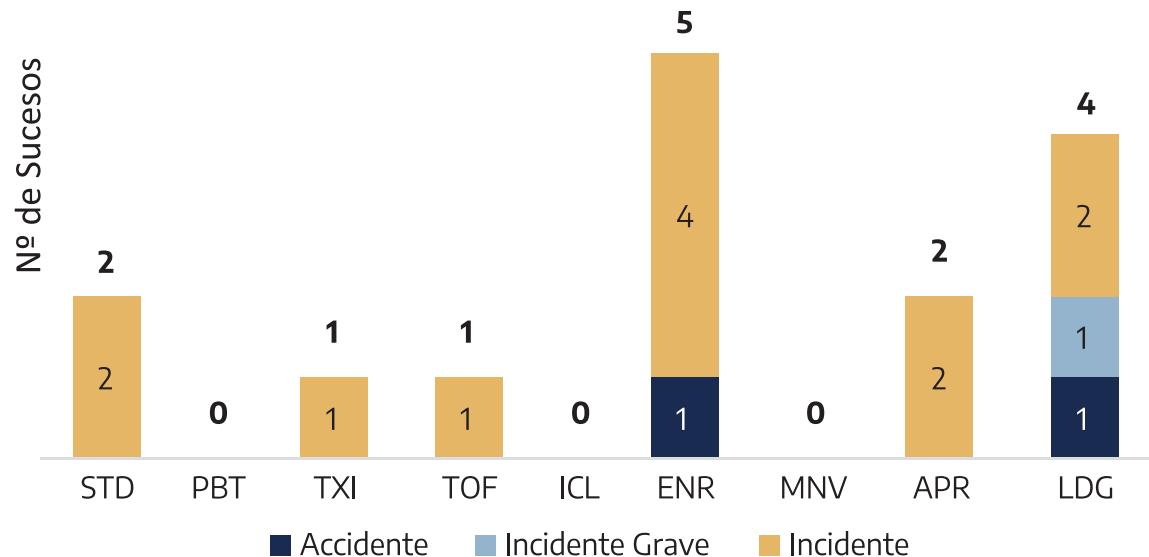
respectivamente. Por otra parte, los 15 sucesos ocurridos en el 2023 se distribuyeron en las distintas fases: 2 estacionado, 1 en rodaje, 1 en despegue, 5 en ruta, 2 en aproximación y 4 en aterrizaje.

Gráfico 19. Cantidad de sucesos de aviación comercial por fase de vuelo, 2018-2022 vs. 2023



Tasa de sucesos

Gráfico 20. Fase de vuelo por tipo de suceso en aviación comercial, 2023



Categorías de sucesos

Gráfico 21. Categorías de sucesos por tipo en aviación comercial regular, 2023

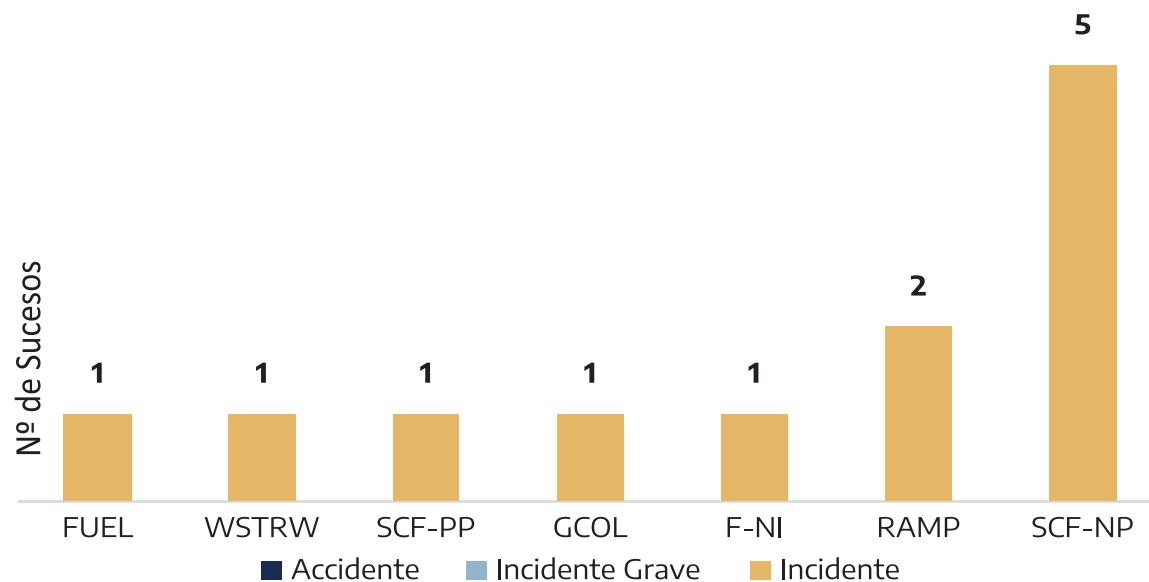
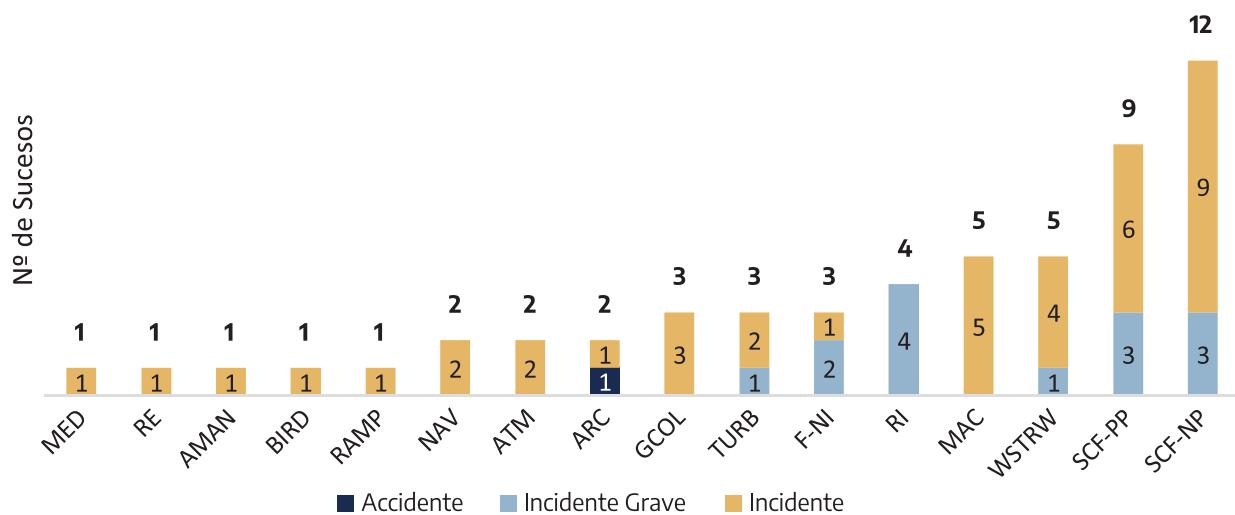


Gráfico 22. Categorías de sucesos en aviación comercial regular 2018-2022



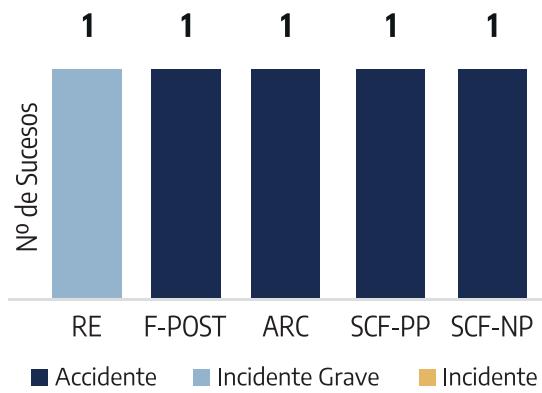
En el período considerado, la categoría más recurrente fue SCF-NP (falla de componente del sistema no motor) con 3 incidentes graves y 9 incidentes, mientras que la categoría ARC (contacto anormal con la pista) fue la única que registró accidentes.

La categoría MAC (pérdida de separación entre aeronaves), que es considerada una de las más riesgosas por la OACI y la Asociación In-

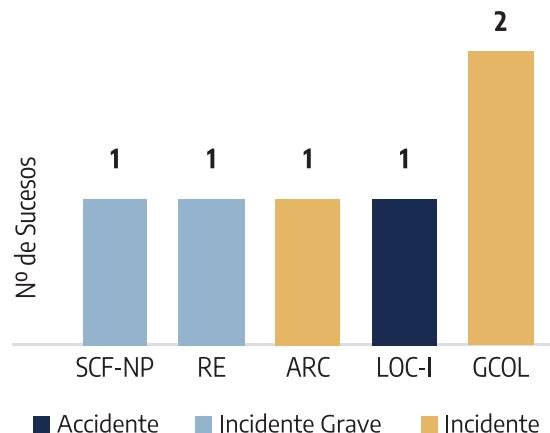
ternacional de Transporte Aéreo (IATA) por ser precursora de colisiones en vuelo, se encuentra cuarta en orden de importancia por cantidad de sucesos, aunque estos se registraron solo como incidentes.

En la aviación comercial no regular se presentaron 2 accidentes este año, y 1 incidente grave (un suceso puede poseer más de una categoría asignada).

Gráfico 23. Categorías de sucesos en aviación comercial no regular, 2023



El gráfico siguiente presenta las categorías de sucesos registradas para la aviación comercial no regular de los últimos 5 años.

Gráfico 24. Categorías de sucesos en aviación comercial no regular 2018-2022

En la aviación comercial no regular, la categoría más recurrente fue GCOL (colisión en tierra).

Para comparar con lo que ocurre a nivel mundial en la aviación comercial, se toma-

ron como referencia las Categorías Mundiales de Sucesos de Alto Riesgo (G-HRC), definidas por la OACI en el Plan Global de Seguridad Operacional en la Aviación (GASP) 2023-2025:

Categorías mundiales de sucesos de alto riesgo⁴

En el GASP, la OACI identifica una serie de categorías mundiales de sucesos de alto riesgo (G-HRC) que deben abordarse para mitigar el riesgo de muertes.

Sobre la base de las muertes reales, el alto riesgo de muerte por accidente o el número de accidentes e incidentes, así como los resul-

- vuelo controlado contra el terreno (CFIT);
- pérdida de control en vuelo (LOC-I);
- colisión en el aire (MAC);

tados del análisis de los datos de seguridad recopilados de fuentes de información proactivas y reactivas de la OACI y otras organizaciones no gubernamentales, la OACI ha identificado cinco G-HRC como prioridades de seguridad global en la edición 2023-2025 del GASP:

- excursión de pista (RE);
- incursión en pista (RI).

En Argentina, la categoría más trascendente de las vigiladas por IATA y OACI es MAC en la aviación comercial regular.

4- ICAO Safety Report, 2023 Edition, p. 13. (https://www.icao.int/safety/Documents/ICAO_SR_2023_20230823.pdf)

1.5.6. Localización de sucesos

Figura 3. Georreferenciación por clasificación de sucesos de aviación comercial, 2023.



Fuente: JST

1.6. Aviación General

1.6.1. Sucesos investigados

En el 2023 se registraron 55 sucesos en aviación general. De ellos, 37 fueron accidentes, 1 fue un incidente grave y 17 correspondieron a

incidentes. De los accidentes, 8 fueron fatales y, como consecuencia, hubo 13 personas fallecidas.

Tabla 8. Sucesos por tipo de aeronave y sucesos de aviación general en el 2023

Aviación General	Accidentes	Incidentes Graves	Incidentes	Total 2023	Total 2022
Avión	31	1	15	47	48
Helicóptero	4	-	2	6	5
Ultraliviano	-	-	-	0	1
Planeador	1	-	-	1	1
VANT	1	-	-	1	0
TOTAL	37	1	17	55	55

Tabla 9. Detalle de accidentes en aviación general en Argentina 2023

Aviación Comercial	Accidentes		
	Totales	Fatales	Fallecidos
Avión	31	6	11
Helicóptero	4	1	1
Planeador	1	1	1
VANT	1	-	0
TOTAL	37	8	13

La cantidad de sucesos del 2023 estuvo ligeramente por encima del promedio de los 10 años precedentes. Se vio superado por el 2013, 2016 y 2021. Cabe resaltar que la cantidad de sucesos fue idéntica al año anterior, 2022.

La cantidad de accidentes reportados y registrados resultó ser la sexta menor en todo el

período mostrado en el Grafico 25. En el 2023, fue de un total de 37 contra los 67 de máxima registrados en el 2013 y 25 de mínima en el 2018. Se reportó solo un incidente grave durante el 2023, mientras que la cantidad de incidentes fue la mayor junto a la del 2016.

Gráfico 25. Cantidad de sucesos de aviación general por año

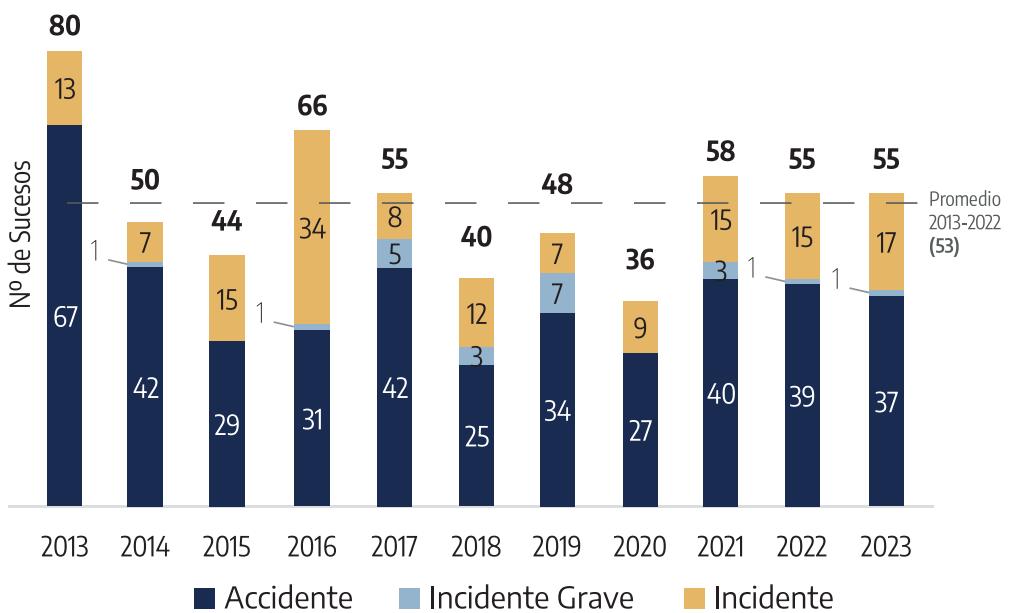
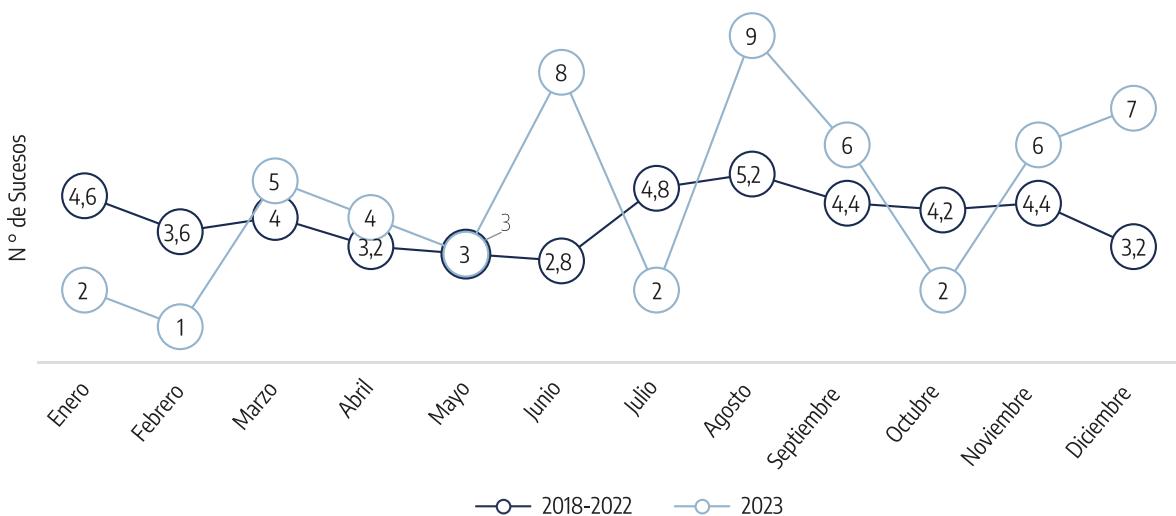


Tabla 10. Cantidad de sucesos de aviación general por tipo, 2018-2022 vs. 2023

Tipo de investigación	Promedio 2018-2022 ⁵	2022	2023	2018-2022 vs 2023 ⁶
Accidente	33	39	37	12 %
Incidente Grave	4	1	1	-72 %
Incidente	10	15	17	67 %

1.6.2. Estacionalidad de sucesos

Gráfico 26. Cantidad de sucesos de aviación general por tipo, 2018-2022 vs. 2023



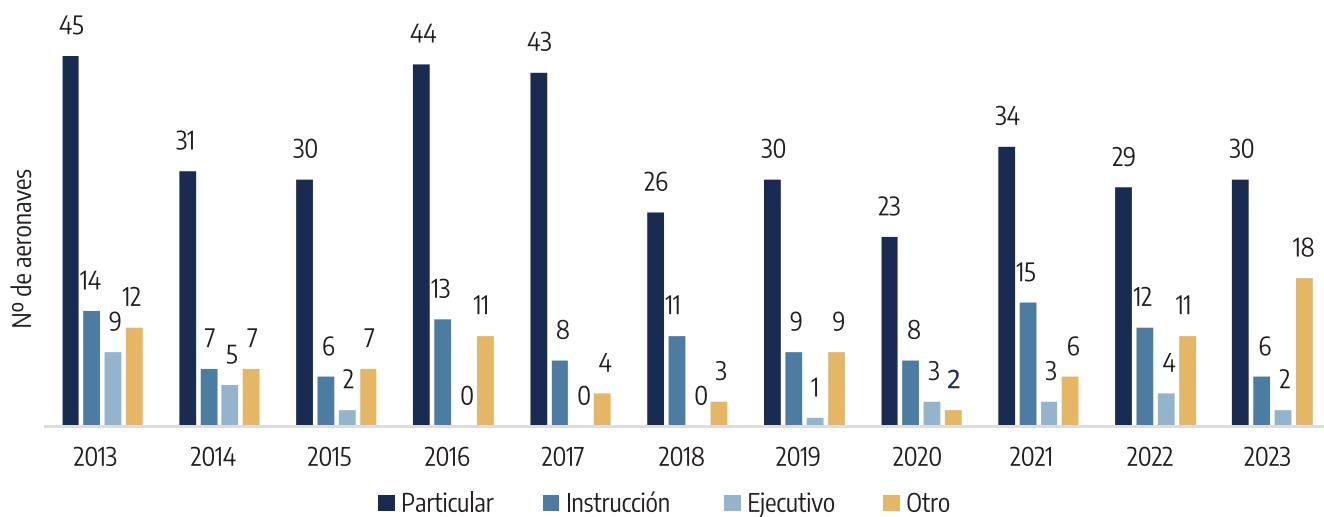
5- Los valores son redondeados al número entero más cercano.

6- Los porcentajes son calculados frente al número real del promedio.

El análisis de la estacionalidad de sucesos en la aviación general arrojó resultados dispersos que no permitieron establecer ninguna regularidad. El mes que más sucesos ha registrado en los últimos 5 años fue agosto, con un promedio de 5,2. El promedio indica también que en el primer semestre del año se registró la menor cantidad de sucesos (21,2 sucesos en el primer semestre contra 26,2 en el segundo).

El 2023 mostró una variación de mes a mes, aunque en junio, agosto y diciembre sí se observaron valores atípicos. El mes que más sucesos contabilizó fue agosto con 9, seguido por junio con 8 y diciembre con 7. Febrero fue el de menor cantidad, con un único suceso.

Gráfico 27. Cantidad de aeronaves involucradas por año y tipo de operación en aviación general



Referencias de las categorías del gráfico⁷:

Instrucción: son operaciones en las cuales se utiliza una aeronave para instrucción de vuelo formal, ya sea con un instructor calificado a bordo o en vuelos donde el alumno sea el único ocupante de la aeronave.

Particular: son operaciones de vuelo particulares o privadas sin un propósito específico más que el de llevar adelante un vuelo de placer o entrenamiento personal.

Ejecutivo: incluye tanto vuelos corporativos como vuelos para el traslado del personal de una empresa.

Otro: son todos aquellos vuelos de aviación general distintos del parapente y vuelo libre en globo, que no pueden ser incluidos en las categorías anteriores. Esto incluye vuelos de prueba, traslado de la aeronave, deportivos, etc.

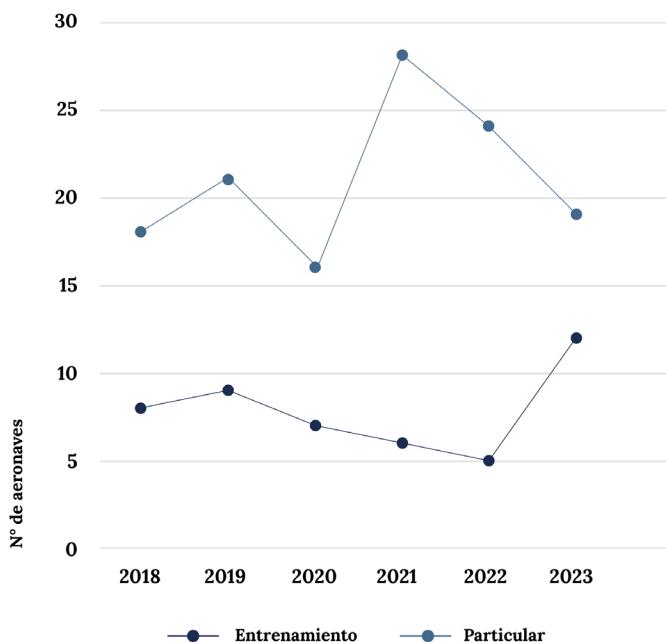
Del mismo modo que en los años anteriores, en el 2023 predominaron los sucesos en operaciones de tipo particular, que acabaron muy por encima de las operaciones de instrucción de vuelo, ejecutivos y otros. Dentro de la operación particular se encuentran los vuelos de entrenamiento, es decir, aquellos en los que el piloto no está en instrucción, pero realiza el vuelo por sí mismo para entrenar sus habilidades en el manejo de la aeronave y la navegación aérea. Los

vuelos de entrenamiento son difíciles de identificar como tales, ya que dependen de cómo la tripulación declara el propósito del vuelo, pero se presume que la gran mayoría de los vuelos particulares son de este tipo.

En el gráfico siguiente se discrimina entre los vuelos que pudieron ser identificados como de entrenamiento y el resto de los vuelos particulares de la aviación general.

⁷- De acuerdo con el Anexo 6: "Operación de Aeronaves" de la OACI, y las RAAC Parte 1: "Definiciones Generales, Abreviaturas y Siglas", se utiliza la clasificación establecida por el Accident/Incident Data Reporting System (ADREP) de OACI. (Ver el detalle en el Anexo de este documento).

Gráfico 28. Cantidad de aeronaves involucradas por año y tipo de vuelo particular



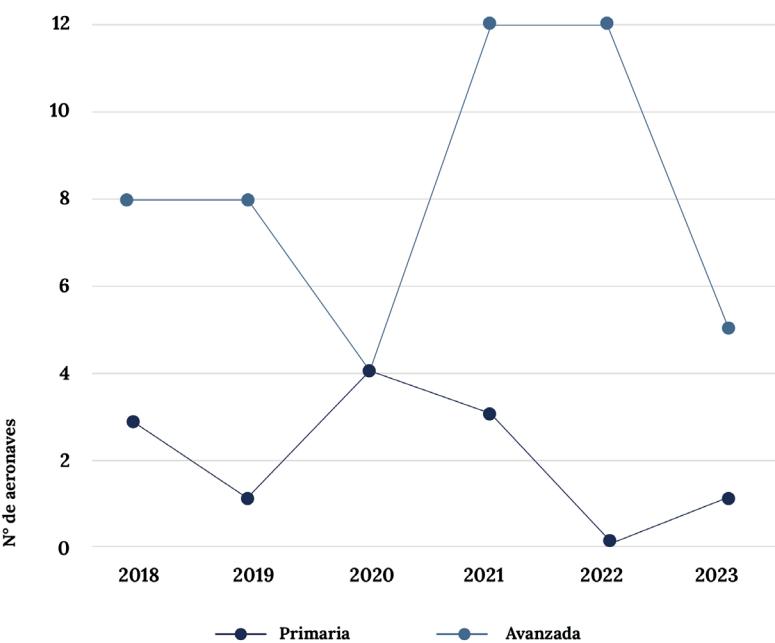
Las operaciones de instrucción de vuelo se dividen para su análisis estadístico en dos tipos:

- Instrucción primaria: incluye todo vuelo realizado en el marco de la formación para obtener la licencia de piloto privado de avión/helicóptero o piloto de planeador.
- Instrucción avanzada: involucra la formación complementaria para obtener nuevas

licencias, habilitaciones, adaptaciones a diferentes aeronaves y/o readaptaciones.

Entre el 2018 y el 2022, los sucesos de instrucción representaron el 23 % del total en la aviación general, valor que desciende al 11 % en el 2023. El promedio de sucesos de instrucción en los últimos 5 años fue de 11, y en el 2023 estuvo 5 sucesos debajo del promedio quinquenal.

Gráfico 29. Cantidad de aeronaves involucradas por año y tipo de instrucción



1.6.3. Fases de vuelo

Gráfico 30. Cantidad de sucesos de aviación general por fase de vuelo, 2018-2022 vs. 2023

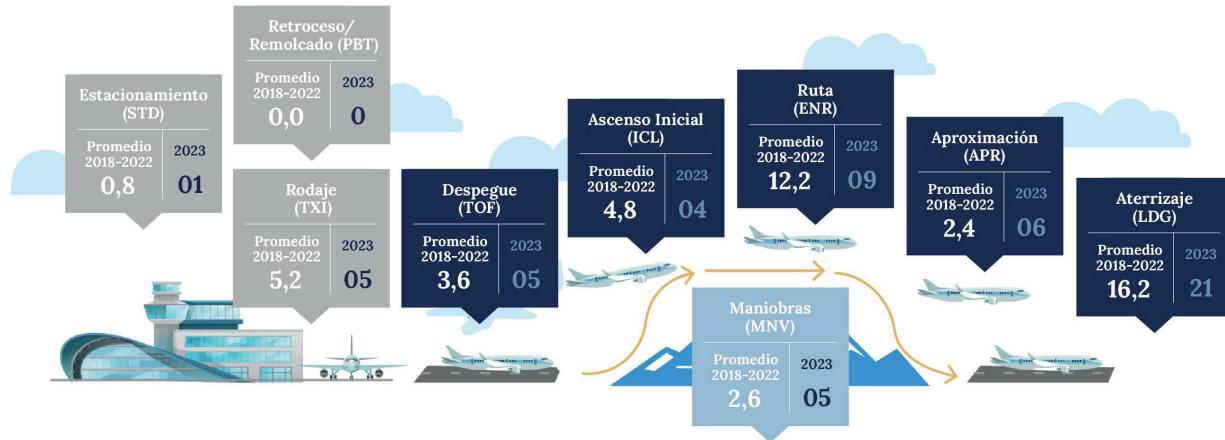
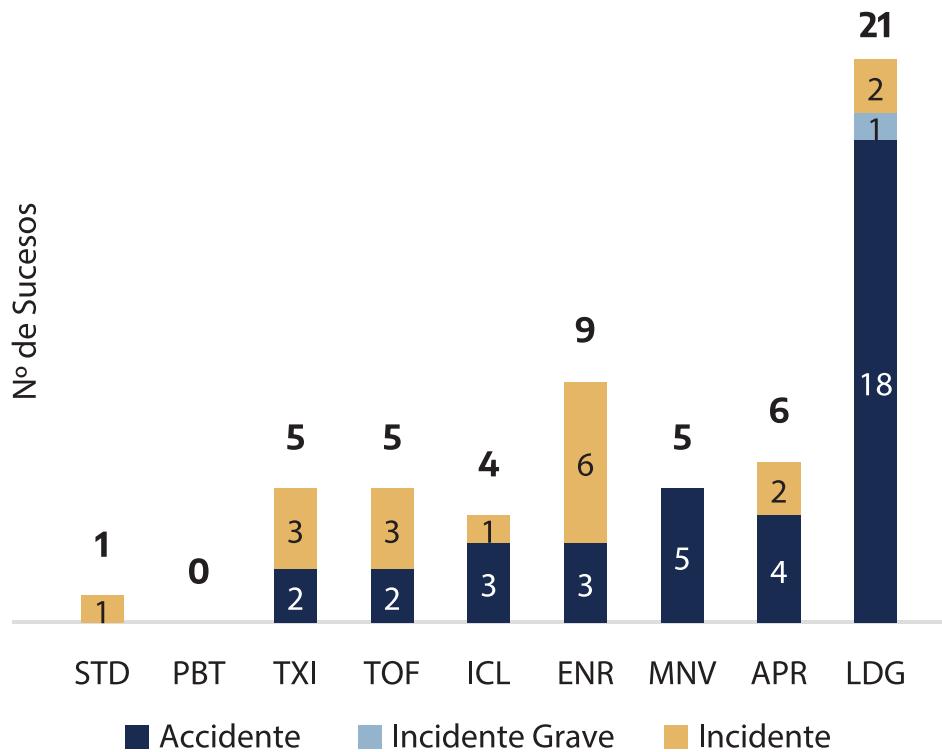


Gráfico 31. Fases de vuelo por tipo de suceso en aviación general 2023

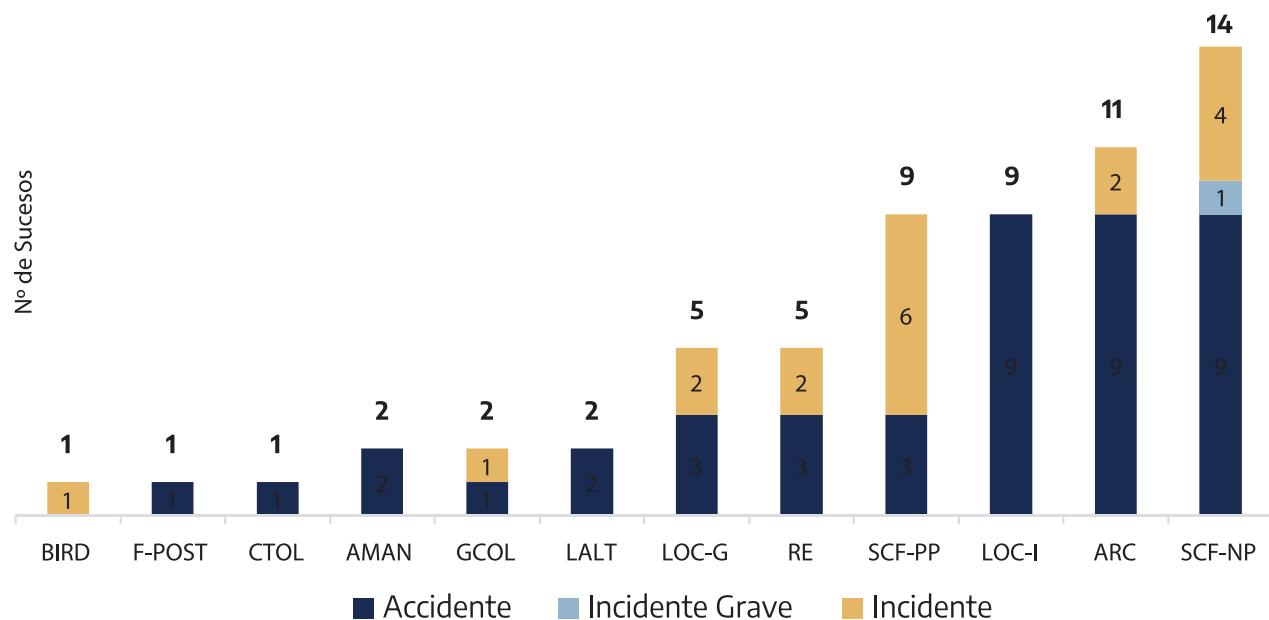


El análisis por fases de vuelo indica que, en los últimos 5 años, la mayoría de los sucesos ocurrieron en las fases de aterrizaje (LDG) y vuelo crucero (ENR), seguidas por la de aproximación (APR). En el 2023, hubo una contin-

nuidad en la ocurrencia y se destacaron la fase aterrizaje, con 21 sucesos (18 de ellos accidentes), y tanto las fases de en ruta como aproximación, con 9 y 6 sucesos respectivamente.

1.6.4. Categorías de sucesos

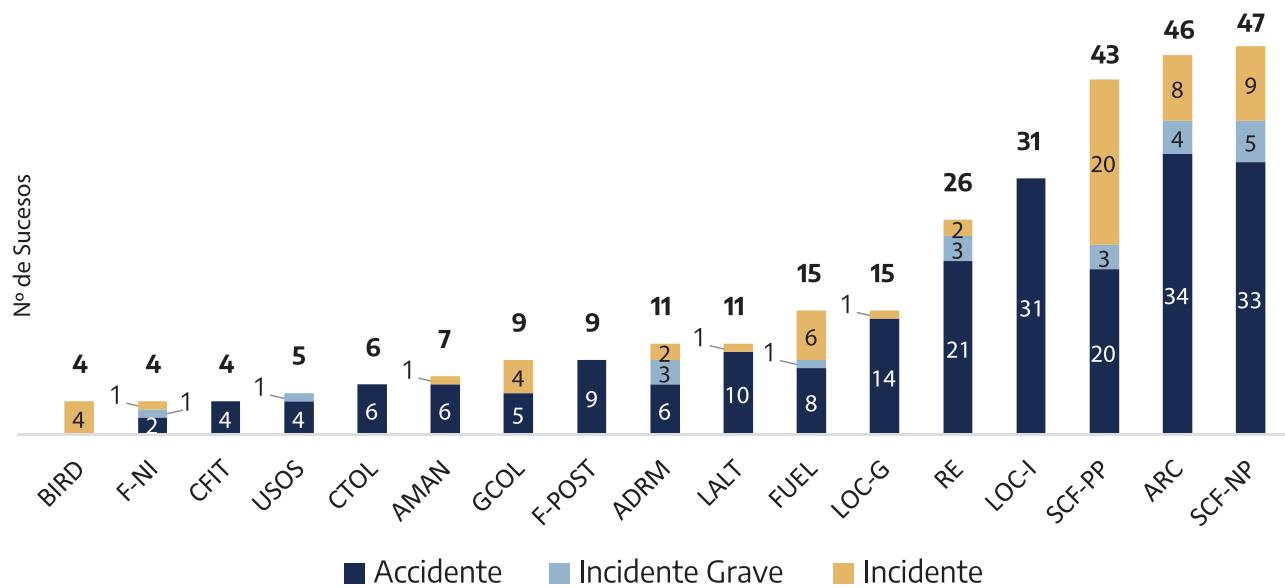
Gráfico 32. Categorías según tipo de suceso en aviación general, 2023



La categoría más destacada fue la falla de componentes ajenos al grupo motor (SCF-NP), seguida por la de contacto anormal con la pista (ARC). En tercer lugar, las pérdidas de

control en vuelo (LOC-I). En cuarto lugar, se encuentran las fallas de componentes del grupo motor (SCF-PP).

Gráfico 33. Categorías por tipo de suceso en aviación general 2018-2022⁸



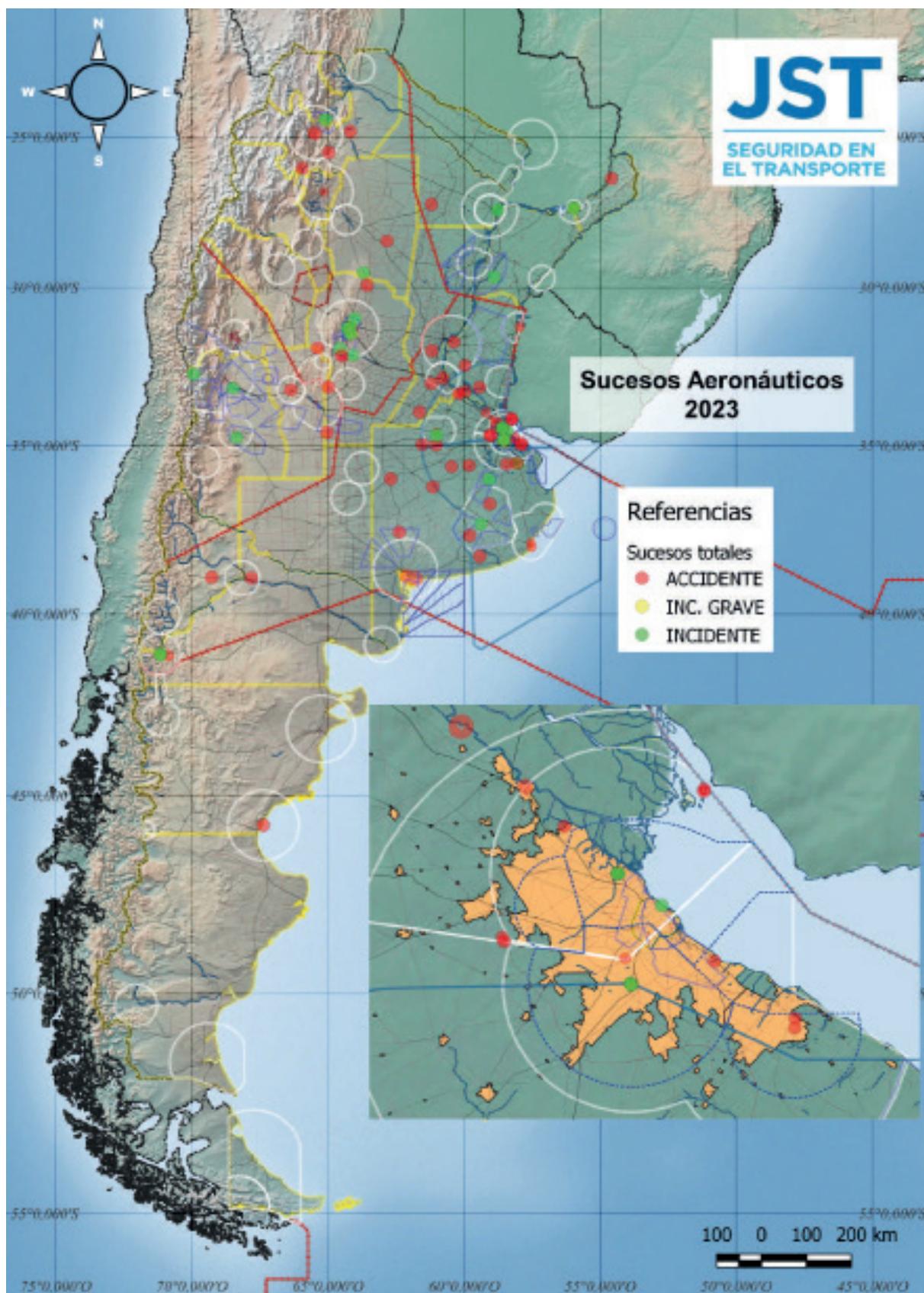
Analizando los últimos 5 años, la categoría más destacada son las fallas de componentes ajenos al grupo motor, seguida de contacto anormal con la pista. Resalta también la ca-

tegoría de pérdida de control en vuelo, que presentó en su totalidad sucesos clasificados como accidentes.

8- Solo se muestran las categorías que contabilizan cuatro o más sucesos.

1.6.5. Localización de sucesos

Figura 4. Georreferenciación por subtipo de operación, aviación general, 2023.



Fuente: JST

1.6.6. Accidentes fatales en aviación general

Durante el 2023, en el ámbito de la aviación general se registraron 37 accidentes. De ellos, 8 (22 %) fueron fatales. Tanto la cantidad de accidentes registrados como la de accidentes fatales y de fallecidos superaron el promedio anual de los 5 años inmediatos anteriores (la

cantidad de accidentes fue un 12 % superior al promedio, los accidentes fatales, un 60 % más, y la cantidad de fallecidos, un 30 % superior, mientras que la tasa de accidentes fatales respecto de los accidentes creció 6 puntos porcentuales).

Tabla 11. Accidentes fatales y número de fallecidos en aviación general, 2018-2022 vs. 2023

Clasificación del suceso	Promedio 2018-2022	2023
Accidentes	33	37
Accidentes fatales	5	8
Fallecidos	10	13
Accidentes fatales / Accidentes	16 %	22 %

Es importante subrayar que 7 de los 8 accidentes fatales ocurridos en el 2023 se categorizaron como pérdida de control en vuelo (LOC-I).

1.6.7. Accidente fatal de aviación general

El 17 de setiembre de 2023, la aeronave matrícula LV-GLQ, un Textron Aviation Inc. G36, despegó del Aeropuerto Brigadier Mayor César Raúl Ojeda (San Luis, Provincia de San Luis) a las 12:25 UTC, con destino al aeropuerto internacional San Fernando (San Fernando, Provincia de Buenos Aires), en un vuelo de aviación general de traslado. Posterior al despegue, en condiciones meteorológicas visuales, la aero-

nave impactó contra el alambrado perimetral en el lado oeste del aeropuerto y se incendió. Como consecuencia del suceso, la aeronave quedó completamente destruida y todos sus ocupantes perdieron la vida.

El accidente fue categorizado como LOC-I (pérdida de control en vuelo) dentro de la fase de ascenso inicial (ICL).

Figura 5 . Aeronave accidentada.



Fuente: JST

1.7. Trabajo aéreo

1.7.1. Sucesos investigados

Durante el 2023, ocurrieron 10 sucesos, todos con aeronaves del tipo avión. Se clasificó a 7 de ellos como accidentes y a 3 como incidentes.

Importante: en esta sección no se exponen los tipos de operaciones de trabajo aéreo en las que no se registraron sucesos. Todos los tipos de trabajo aéreo considerados están detallados en el Anexo 1 al final del documento.

Tabla 12. Sucesos por tipo de operación y tipo de suceso de trabajo aéreo en 2023.

Trabajo aéreo	Acciden-tes	Inciden-tes gra-ves	Inciden-tes	Total 2023	Total 2022
Agroaéreo	6	-	-	6	3
Lanzamiento de paracaidistas	1	-	1	2	1
Extinción de incendios	-	-	-	-	3
Evacuación sanitaria	-	-	2	2	1
TOTAL	7	0	3	10	8

Tabla 13. Detalle de accidentes en trabajo aéreo en Argentina, 2023

Trabajo Aéreo	Accidentes		
	Total	Fatales	Fallecidos
Agroaéreo	6	0	0
Lanzamiento de paracaidistas	1	0	0
TOTAL	7	0	0

A diferencia del 2022, no se registraron accidentes fatales. La cantidad de sucesos durante el 2023 fue de 1 punto por debajo de la media, con 10 sucesos.

La cantidad de accidentes del 2023, comparada con el promedio de los últimos 5 años, presentó una disminución de un 31 % (3 accidentes menos que la media).

Gráfico 34. Cantidad de sucesos de trabajo aéreo por año

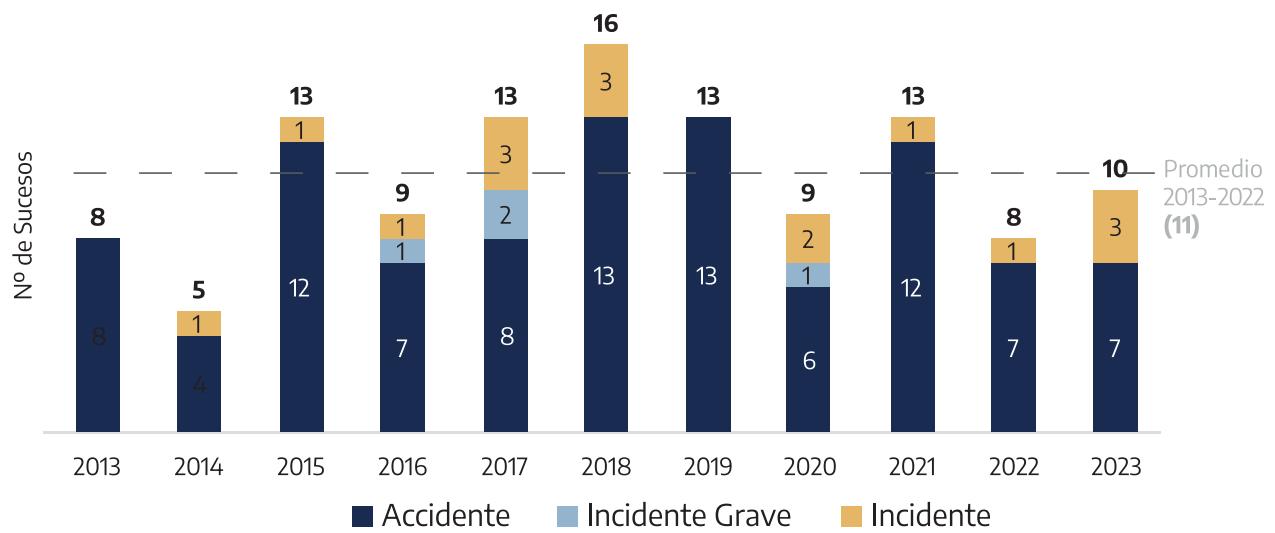
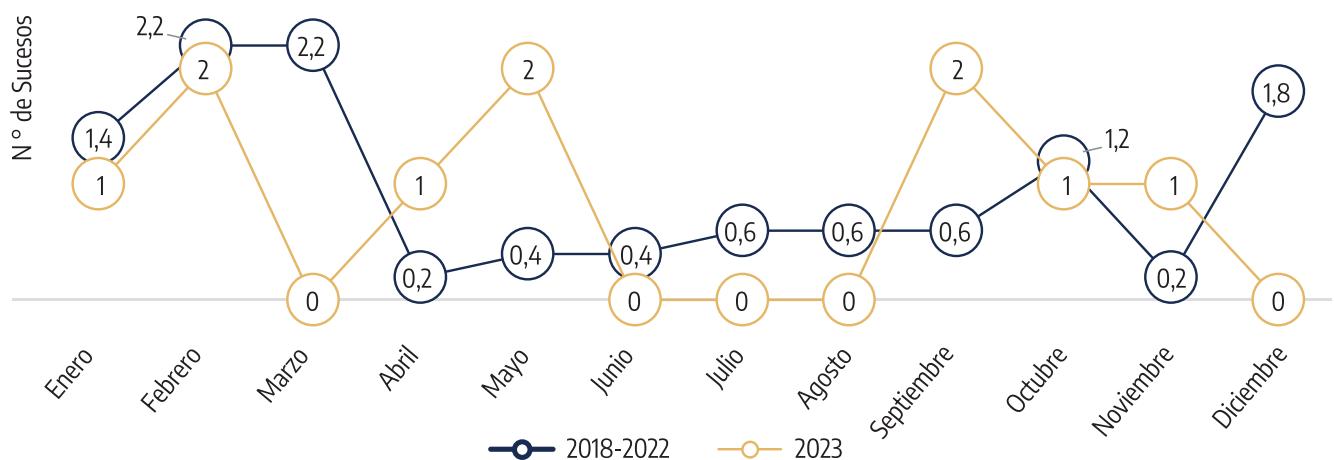


Tabla 14. Cantidad de sucesos de trabajo aéreo por tipo, 2018-2022 vs. 2023

Tipo de investigación	Promedio 2018-2022 ⁹	2022	2023	2018-2022 vs 2023 ¹⁰
Accidente	10	7	7	-31 %
Incidente Grave	0	0	0	0 %
Incidente	1	1	3	114 %

1.7.2. Estacionalidad de sucesos

Gráfico 35. Cantidad de sucesos por mes, trabajo aéreo, 2018-2022 vs. 2023



9- Los valores son redondeados al número entero más cercano.

10- Los porcentajes son calculados frente al número real del promedio.

El análisis de estacionalidad para las operaciones de trabajo aéreo muestra en los últimos 5 años una clara regularidad entre diciembre y marzo, es decir, durante el final de la primavera y todo el verano, meses que registran la ma-

yor cantidad de sucesos. Analizando el 2023, se observa que, a diferencia del quinquenio anterior, marzo y diciembre no presentaron sucesos, adicionalmente, mayo y septiembre exhibieron valores pico.

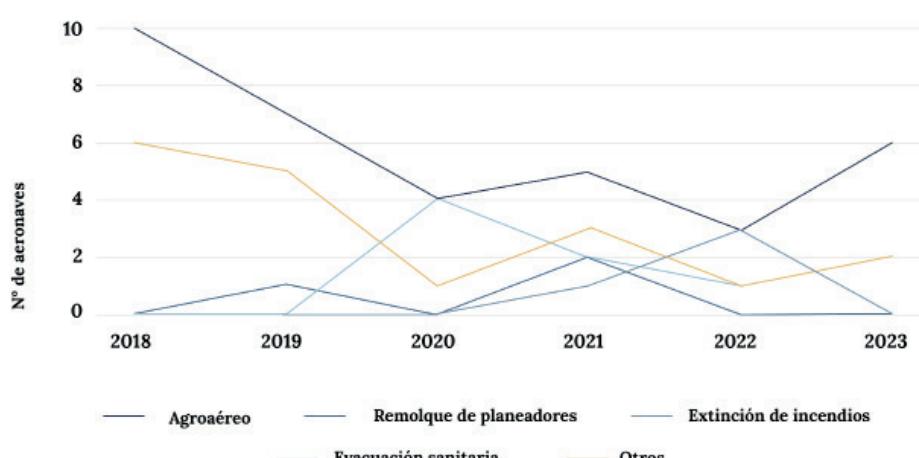
1.7.3. Tipo de operación

Las operaciones de trabajo aéreo se dividen en diversos tipos, que poseen características variadas relacionadas con las aeronaves utiliza-

das y las maniobras particulares de cada tipo de trabajo aéreo.

Nota: a los fines estadísticos, en el gráfico siguiente se han agrupado dentro de la categoría “otros” las actividades de: observación, fotografía, búsqueda y rescate, lucha antigranizo, publicidad aérea, lanzamiento de paracaidistas y traslado (reposición/ferry).

Gráfico 36. Cantidad de aeronaves por año y tipo de trabajo aéreo, 2018-2022 vs. 2023



1.7.4. Fases de vuelo

Gráfico 37. Cantidad de sucesos de trabajo aéreo por fase de vuelo, 2018-2022 vs. 2023

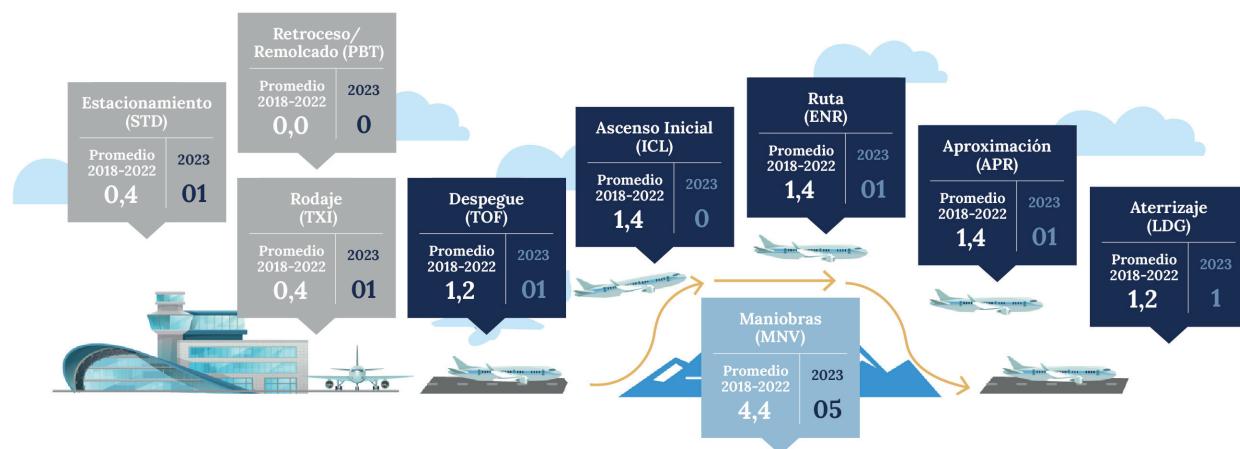
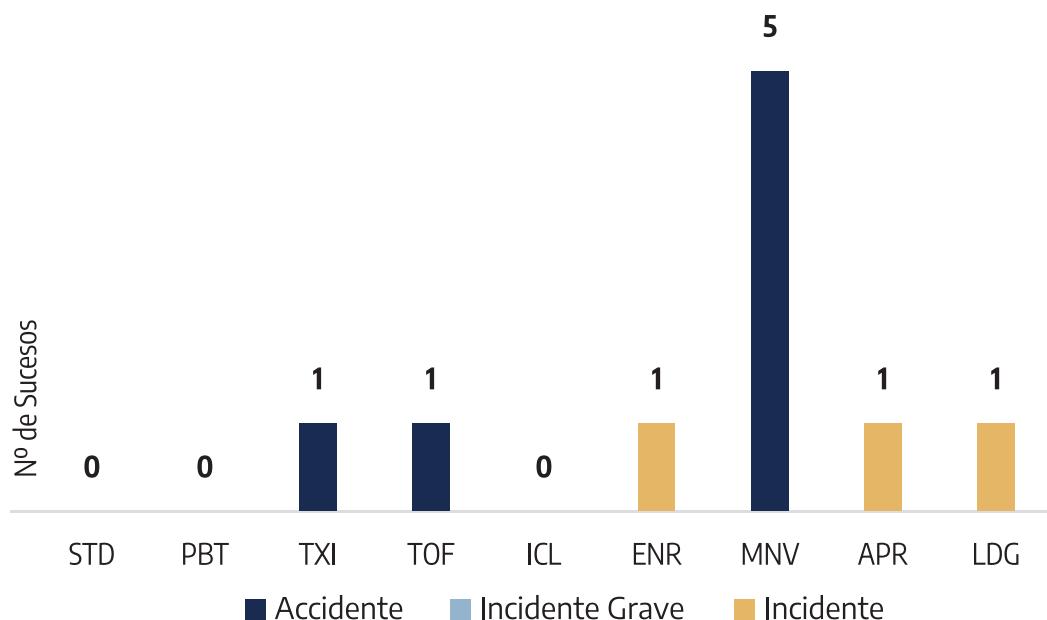


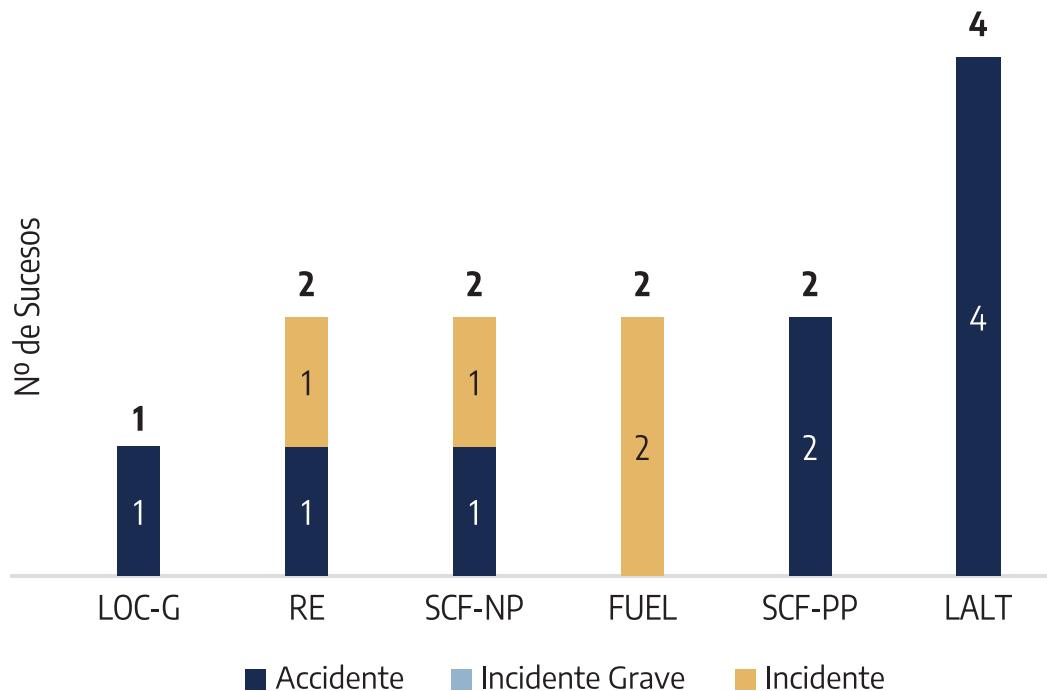
Gráfico 38. Fases de vuelo por tipo de suceso en trabajo aéreo, 2023



Los sucesos del 2023 se han distribuido en 6 fases de vuelo distintas, pero la mayor concentración se dio en la fase de maniobras.

1.7.5. Categorías de sucesos

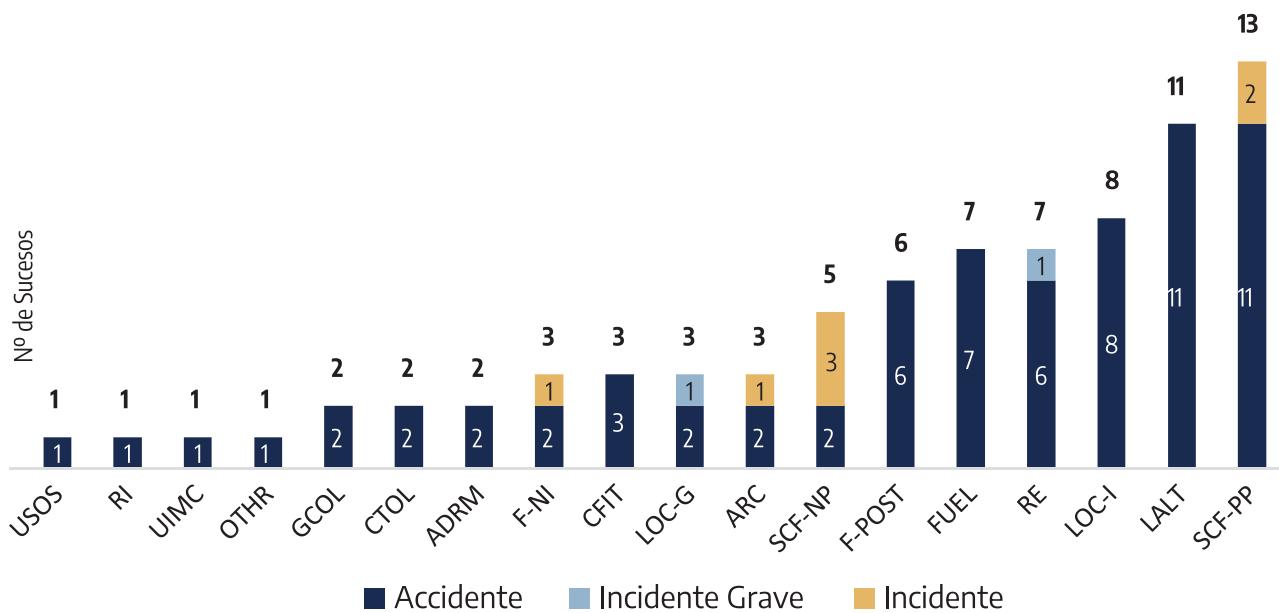
Gráfico 39. Categorías por tipo de suceso en trabajo aéreo, 2023



Durante el 2023, la categoría que más sucesos tuvo (todos accidentes) fue la de operaciones a baja altura (LALT). Otras categorías que solo registraron accidentes fueron las fallas de componentes del grupo motor (SCF-PP) y

pérdida de control en tierra (LOC-G). Cabe destacar que un mismo suceso puede tener más de una categoría, y es por este motivo que la cantidad de categorías registradas es distinta de la de sucesos.

Gráfico 40. Categorías por tipo de suceso en trabajo aéreo, 2018-2022



El análisis de los sucesos ocurridos en el quinquenio precedente muestra que las 2 categorías más recurrentes fueron las fallas de motor (SCF-PP) y las maniobras a baja altura (LALT).

La categoría LALT sobresale por el hecho de que posee todos sus sucesos clasificados como accidentes.

1.7.6. Localización de sucesos

Figura 6. Georreferenciación de sucesos por subtipo de trabajo aéreo en 2023.



Fuente: JST

1.7.7. Accidentes fatales en trabajo aéreo

De los 7 accidentes de trabajo aéreo ocurridos en el 2023, ninguno resultó con fatalidades.

Tabla 15. Accidentes fatales y número de fallecidos en trabajo aéreo, 2018-2022 vs. 2023

Tipo	Promedio 2018-2022	2023
Accidentes	10	7
Accidentes fatales	1	0
Fallecidos	3	0
Accidentes fatales / Accidentes	14 %	0 %

1.7.8. Accidente de trabajo aéreo

El 5 de febrero de 2023, la aeronave matrícula LV-HIK, un Thrush S2R-H80 operado por la empresa Prodeman S.A., despegó del Lugar Apto Denunciado San Andrés (LAD 2853, Villa Huidobro, Provincia de Córdoba) con destino a la Estancia La Aurora (Buena Esperanza, Provincia de San Luis), ubicada a 42 km hacia el oeste del LAD 2853, para realizar tareas de aeroaplicación. Durante una de las pasadas, a las 13:30, la aeronave impactó contra una colum-

na de hierro reticulado, ocasionando daños en la hélice y el motor, motivo por el cual tuvo que aterrizar de emergencia.

El accidente fue categorizado como LALT (operaciones a baja altitud) durante la fase MNV (maniobras). Como consecuencia del suceso, la aeronave experimentó daños de importancia en la hélice, el motor, el tren de aterrizaje y la zona inferior del fuselaje.

Figura 7. Aeronave accidentada.



Fuente: JST

1.8. Anexo I: Definiciones

» **Tipo de suceso**

La clasificación de los sucesos atribuida por la JST a sus investigaciones corresponde a lo establecido por la OACI en su Anexo 13: *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*. En él, se definen los distintos tipos de sucesos de la siguiente forma:

» **Accidente**

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con la intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual ocurre lo siguiente (lo que sigue es una versión resumida de lo presentado en el Anexo 13):

- Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves.
- La aeronave sufre daños o roturas estructurales.
- La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

» **Incidente grave**

Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, y que está relacionado con la utilización de una aeronave. En el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con la intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado.

» **Incidente**

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave que no llegue a ser un accidente y que afecte o pueda afectar a la seguridad de las operaciones. A lo largo de este anuario, se utiliza la palabra sucesos para referirse tanto a accidentes e incidentes graves como incidentes.

» **Tipo de operación**

Según el Anexo 6: *Operación de Aeronaves* de la OACI, la aviación comercial involucra a aquellas operaciones de aeronaves que se realizan por remuneración o alquiler, y que implican el transporte de pasajeros, carga o correo.

A su vez, este tipo de operaciones pueden ser clasificadas como regulares o no regulares:

- Regulares: los servicios aéreos regulares son vuelos programados y efectuados por remuneración, que se realizan de acuerdo con un horario publicado o de una manera regular o frecuente, y que están abiertos a la reserva directa del público.
- No regular: los servicios aéreos no regulares son vuelos no programados, efectuados por remuneración o alquiler, tales como vuelos del tipo chárter o taxi aéreo.

Dentro de la República Argentina, las operaciones de aviación comercial regular están normadas bajo las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) Parte 121 - Requerimientos de operación: operaciones regulares internas e internacionales, operaciones suplementarias; mientras que las no regulares se rigen por las RAAC Parte 135 - Requerimientos de operación: operaciones no regulares internas e internacionales. En el caso de aeronaves con una capacidad de más de 30 pasajeros o más de 3.400 kg de carga paga, aun cuando estén desempeñando operaciones no regulares, sus requerimientos de operación deberán acatar lo establecido por las RAAC Parte 121.

Según el Anexo 6: *Operación de Aeronaves* de la OACI y las RAAC Parte 1: *Definiciones Generales, Abreviaturas y Siglas*, la aviación general involucra todas aquellas operaciones de la aviación civil que no estén comprendidas dentro del transporte aéreo comercial y el trabajo aéreo. Siguiendo la clasificación establecida por el Accident/Incident Data Reporting System (ADREP) de OACI, las actividades de aviación general se agrupan de la siguiente forma:

» **Instrucción**

Son operaciones en las cuales se utiliza una aeronave para instrucción de vuelo formal, ya sea con un instructor calificado a bordo o en vuelos donde el alumno sea el único ocupante de la aeronave.

» **Particular**

Son operaciones de vuelo particulares o privadas sin un propósito específico más que el de

llevar adelante un vuelo de placer o entrenamiento personal.

» **Ejecutivo**

Incluye tanto vuelos corporativos como vuelos para el traslado del personal de una empresa.

» **Otro**

Son todos aquellos vuelos de aviación general distintos del parapente y vuelo libre en globo, que no pueden ser incluidos en las categorías anteriores. Esto incluye vuelos de prueba, traslado de la aeronave, deportivos, etc.

El trabajo aéreo involucra operaciones en las cuales se utiliza una aeronave para servicios especializados. Comprende toda actividad que implique la explotación comercial de una aeronave, incluyendo el traslado de personas o cosas como función complementaria, con excepción de los servicios de transporte aéreo. Es así como se adoptan las siguientes actividades bajo la operación de trabajo aéreo:

- Agroaéreas.
- Lucha contra incendios.
- Publicidad aérea.
- Lanzamiento de paracaidistas.
- Evacuación sanitaria.
- Remolque de planeadores.
- Observación.
- Fotografía.
- Búsqueda y rescate.
- Antigranizo.

Dentro de la República Argentina, las operaciones de aviación general están normadas bajo las RAAC Parte 91 – *Reglas de Vuelo y Operación General*. En el caso de empresas con aeronaves destinadas a trabajos aéreos, en cualquiera de sus formas, estas deben contar con un Certificado de Explotador de Trabajo Aéreo (CETA). Además, para actividades de trabajo agroaéreas, las RAAC Parte 137 – *Requisitos de Operación y Certificación para Trabajo Agroaéreo* establecen los principios y normas aplicables.

La clasificación adoptada es una versión resumida de la clasificación de operaciones utilizada por la OACI en su taxonomía ADREP, utilizada a su vez por el sistema ECCAIRS. La clasificación completa de OACI puede verse mediante el siguiente enlace:

<https://bit.ly/2MUNGR3>

• **Categorías de sucesos:**

El Equipo de Taxonomía Común (CICTT, por sus siglas en inglés) de OACI tiene la misión de desarrollar definiciones y taxonomías comunes para los sistemas de notificación de incidentes y accidentes en aviación de la comunidad aeronáutica mundial. Este equipo está conformado por especialistas de seguridad de OACI junto con funcionarios de gobierno y líderes de la industria aeronáutica.

El CICTT ha definido las “Categorías de Sucesos”. Cada una de ellas tiene un único nombre e identificador para permitir una codificación común en los sistemas de incidentes y accidentes; son una mezcla de factores contribuyentes, eventos y consecuencias. Ahora bien, a la hora de codificar un suceso, este puede estar asociado a más de una categoría. Para tener una mejor comprensión de lo que abarca cada categoría, se recomienda leer el documento publicado, al cual se puede acceder mediante el siguiente enlace:

<https://bit.ly/2QIECGK>

• **Fases de vuelo:**

Una fase de vuelo es un determinado período dentro de todo vuelo. En el caso de una aeronave tripulada, según establece el Anexo 13 de la OACI, el vuelo comienza cuando cualquier persona embarca en la aeronave con la intención de volar, y continúa hasta que termina el tiempo de vuelo y todas las personas han desembarcado.

El CICTT de la OACI ha establecido diferentes fases de vuelo, que se encuentran detalladas en el informe publicado, al cual se puede acceder mediante el siguiente enlace:

<https://bit.ly/39BtvkB>

1.9. Anexo II: sucesos investigados en 2023

Nº	Tipo de suceso	Fecha	Tipo de operación	Matrícula	Aeronave	Modelo	Nº de fallecidos
1	INCIDENTE	10/1/2023	Av. Comercial	LV-IVN	Airbus	A-320	0
2	ACCIDENTE	14/1/2023	Av. General	LV-DEW	Schleicher	KA6-CR	1
3	ACCIDENTE	15/1/2023	Av. General	LV-HJQ	Piper	PA-32	0
4	INCIDENTE	26/1/2023	Av. Comercial	LV-CHR	Embraer	E-190	0
5	ACCIDENTE	31/1/2023	Trabajo Aéreo	LV-CVU	Piper	PA-25	0
6	INCIDENTE	2/2/2023	Trabajo Aéreo	LV-JJQ	Learjet	LJ-60	0
7	INC. GRAVE	3/2/2023	Av. Comercial	LV-FVZ	Learjet	LJ-60	0
8	ACCIDENTE	5/2/2023	Trabajo Aéreo	LV-HIK	Thrush Aircraft	510G	0
9	INCIDENTE	15/2/2023	Av. General	LV-NCU	Piper	PA-11	0
10	ACCIDENTE	16/2/2023	Av. Comercial	CX-MAX	Cessna	208 Caravan	0
11	ACCIDENTE	4/3/2023	Av. General	LV-X768	Pitts	S1S	1
12	ACCIDENTE	8/3/2023	Av. General	LV-MFM	Aero Boero	AB-180-RVR	0
13	INCIDENTE	10/3/2023	Av. General	LV-S132	Tecnam	P-2002	0
14	INCIDENTE	16/3/2023	Av. General	LV-WJO	Cessna	C-550	0
15	ACCIDENTE	18/3/2023	Av. General	AR-VNT-798	Jouav	CW-100	0
16	INCIDENTE	30/3/2023	Av. Comercial	LV-KAH	Boeing	737-8Q8	0
17	ACCIDENTE	3/4/2023	Av. General	LV-X695	Fama	KISS 216MF	0
18	ACCIDENTE	10/4/2023	Av. General	LV-KGT	Textron Aviation Inc	182T	0
19	ACCIDENTE	15/4/2023	Trabajo Aéreo	LV-OHT	Piper	PA-25.235	0
20	ACCIDENTE	21/4/2023	Av. Comercial	LV-WPM	Beechcraft	B-200	0
21	ACCIDENTE	28/4/2023	Av. General	LV-X676	Pintenpol	Aircamper	1
22	INCIDENTE	29/4/2023	Av. General	LV-X647	Rans & Co	S-10	0
23	ACCIDENTE	4/5/2023	Av. General	LV-LDR	Piper	PA-28-140	0
24	ACCIDENTE	6/5/2023	Trabajo Aéreo	LV-MNB	Piper	PA-25-235	0
25	ACCIDENTE	6/5/2023	Av. General	LV-X722	VAN S	RV-7	0
26	ACCIDENTE	7/5/2023	Av. General	LV-YHT	Piper	PA-11	0
27	INCIDENTE	12/5/2023	Trabajo Aéreo	LV-FUK	Beechcraft	B-200	0
28	INCIDENTE	18/5/2023	Av. Comercial	LV-GVA	Boeing	B-737-800	0

Nº	Tipo de suceso	Fecha	Tipo de operación	Matrícula	Aeronave	Modelo	Nº de fallecidos
29	INCIDENTE	22/5/2023	Av. Comercial	N78008	Boeing	B-777	0
30	INCIDENTE	24/5/2023	Av. Comercial	LV-GGK	Boeing	B-737-800	0
31	ACCIDENTE	10/6/2023	Av. General	LV-LPI	Aero Boero	AB-115	0
32	ACCIDENTE	11/6/2023	Av. General	LV-LMG	Piper	PA-28-200R	0
33	ACCIDENTE	18/6/2023	Av. General	LV-KBH	Robinson	R-44	0
34	INCIDENTE	19/6/2023	Av. Comercial	LV-FSK	Boeing	B-737	0
35	INCIDENTE	28/6/2023	Av. General	LV-MPO	Piper	PA-A-34-200-T	0
36	ACCIDENTE	28/6/2023	Av. General	LV-JQA	Cessna	150	0
37	INCIDENTE	29/6/2023	Av. General	LV-S111	Bristell	LSA	0
38	ACCIDENTE	30/6/2023	Av. General	LV-INK	Cessna	C-150-L	0
39	ACCIDENTE	30/6/2023	Av. General	LV-HWE	Bellanca	8KCAB	2
40	ACCIDENTE	1/7/2023	Av. General	LV-IAP	Beechcraft	B-55	0
41	INCIDENTE	14/7/2023	Av. Comercial	LV-KCE	Boeing	B-737	0
			Av. General	LV-AXM	Piper	PA-A-28-161	0
42	INCIDENTE	15/7/2023	Av. General	LV-FQS	Tecnam	P2008-JC	0
43	INC. GRAVE	1/8/2023	Av. General	LV-KFP	Beechcraft	E55	0
44	INCIDENTE	3/8/2023	Av. General	LV-X689	Robinson	KR-2-S	0
45	ACCIDENTE	5/8/2023	Av. General	LV-NRF	Luscombe	8-A	0
46	INCIDENTE	6/8/2023	Av. Comercial	PP-CGG	Embraer	Phenom 300	0
47	INCIDENTE	8/8/2023	Av. General	LV-WDR	Cessna	560	0
48	ACCIDENTE	14/8/2023	Av. General	LV-FKN	Beechcraft	B-58	0
49	ACCIDENTE	25/8/2023	Av. General	LV-CLJ	Cessna	150	0
50	ACCIDENTE	26/8/2023	Av. General	LV-S135	Tecnam	P-92	0
51	ACCIDENTE	29/8/2023	Av. General	LV-HVZ	Robinson	R-66	0
52	INCIDENTE	30/8/2023	Av. General	LV-GJJ	Piper	PA-12	0
53	INCIDENTE	16/9/2023	Av. General	LV-JZQ	Learjet	LJ-45	0
54	ACCIDENTE	17/9/2023	Av. General	LV-GLQ	Beechcraft	G36	3
55	ACCIDENTE	21/9/2023	Av. General	LV-ZMN	Aeronca Champion	7-EC	0

Nº	Tipo de suceso	Fecha	Tipo de operación	Matrícula	Aeronave	Modelo	Nº de fallecidos
56	INCIDENTE	23/9/2023	Av. General	LV-COV	Cessna	560	0
57	ACCIDENTE	27/9/2023	Trabajo Aéreo	LV-OHU	Piper	PA-25	0
58	ACCIDENTE	27/9/2023	Av. General	LV-ONS	Piper	PA-38	0
59	INCIDENTE	30/9/2023	Av. General	LV-UX079	Ba-5 Guri	Viajero	0
60	ACCIDENTE	30/9/2023	Trabajo Aéreo	LV-ASL	Cessna	A-185-E	0
61	INCIDENTE	5/11/2023	Av. Comercial	LV-KHO	Boeing	737-8U3	0
62	INCIDENTE	8/10/2023	Trabajo Aéreo	LV-GYC	Cessna	C-182	0
63	ACCIDENTE	12/10/2023	Av. General	LV-JWX	Beechcraft	G58	0
64	ACCIDENTE	12/10/2023	Av. General	LV-YPF	Piper	PA-11	0
65	INCIDENTE	5/11/2023	Av. Comercial	LV-GOO	Boeing	737-7BD	0
66	INCIDENTE	6/11/2023	Av. General	LQ-BFB	Eurocopter	AS-350-B3	0
67	ACCIDENTE	8/11/2023	Av. General	LV-OLZ	Piper	PA-A-38-112	0
68	ACCIDENTE	12/11/2023	Av. General	LV-X468	Aero Vodo-chody	L-29	2
69	INCIDENTE	13/11/2023	Av. General	LQ-FKA	Airbus	EC-145	0
70	ACCIDENTE	26/11/2023	Av. General	LV-FQJ	Robinson	R-66	1
71	ACCIDENTE	27/11/2023	Av. General	LV-X429	Van S	RV-6	0
72	ACCIDENTE	27/11/2023	Trabajo Aéreo	LV-WPP	Pzl	Kruk	0
73	INCIDENTE	12/12/2023	Av. General	LV-CGM	Cessna	150	0
74	ACCIDENTE	16/12/2023	Av. General	LV-GHP	Macchi	MB-308	2
75	INCIDENTE	17/12/2023	Av. Comercial	CC-BFR	Airbus	A-320	0
76	ACCIDENTE	21/12/2023	Av. General	LV-OMR	Piper	PA-A-38-112	0
77	INCIDENTE	23/12/2023	Av. General	LV-GOM	Learjet	LJ-45	0
78	ACCIDENTE	27/12/2023	Av. General	LV-OMI	Piper	PA-28	0
79	ACCIDENTE	28/12/2023	Av. General	LV-FQS	Tecnam	P2008-JC	0
80	ACCIDENTE	30/12/2023	Av. General	LV-GSL	Cessna	C-172	0

Anuario 2023

Modo Aeronáutico

argentina.gob.ar/jst



JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE



**Secretaría
de Transporte**
Ministerio de Economía