

INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2023-151424919-APN-DNISAE#JST

Suceso: Incidente.

Título: Falla o malfuncionamiento de sistema o componente (no grupo motor).
Cessna 560, matrícula LV-KFB, Aeropuerto Internacional Gral. Martín Miguel de
Güemes, provincia de Salta

Fecha y hora del suceso: 24 de julio de 2022 a las 12:20 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. Incidente. LV-KFB. Aeropuerto Internacional Gral. Martín Miguel de Güemes, provincia de Salta. 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

Informe Provisional

Datos del Suceso

Número de expediente	151424919/23
	SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]
Categoría del suceso	
Día/hora UTC	24/7/2022 12:20
Estado/lugar del suceso	South America Argentina
Nombre del lugar	Ap. Int de Salta (SASA), Salta
Latitud	24:51:35 South
Longitud	65:29:13 West

Reseña del Vuelo

Durante un vuelo de aviación general (traslado), en la fase de aterrizaje la aeronave tomo contacto con la pista, con los neumáticos de tren principal bloqueados.

Información del Vuelo

Lugar de salida	Peru SPSO (PIO) : Pisco
Lugar de destino	Argentina SASA : Salta, S.
Duración del vuelo	3 Hour(s)
Indicativo	LV-KFB
Fase del vuelo	Landing



Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie						0
Total en aeronave				3		3
Total				3		3

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-KFB
Fabricante/modelo	CESSNA 560
Año de fabricación	1994
Número de serie	560-0270
PMD	6849 kg
Grupo masa	5 701 to 27 000 kg
Ciclos totales	4503
Horas totales	5995,4 Hour(s)

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	PRATT & WHITNEY (CANADA) JT15 (JT15D-5D)
Número de serie	PCE-500042
Horas totales	5995,4 Hour(s)
Ciclos totales	4507
Horas DURG	2399,4 Hour(s)
Ciclos DURG	1873
Horas DUI	7096 Hour(s)



Información del Motor

Posición	2
Fabricante/modelo	PRATT & WHITNEY (CANADA) JT15 (JT15D-5D)
Número de serie	PCE-JC0593
Horas totales	2661,8 Hour(s)
Ciclos totales	1701
Horas DURG	917,2 Hour(s)
Ciclos DURG	589
Horas DUI	3500 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad	60 Year(s)
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Airline transport pilot
Horas de vuelo - General	
Horas de vuelo - En el tipo	
Totales	Totales
Últimos 90 días	Últimos 90 días
Últimas 24 horas	Últimas 24 horas

Información sobre el Personal

Edad	65 Year(s)
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Commercial pilot
Horas de vuelo - General	
Horas de vuelo - En el tipo	
Totales	Totales
Últimos 90 días	Últimos 90 días
Últimas 24 horas	Últimas 24 horas



Información Meteorológica

Condiciones MET	VMC
Visibilidad	9999 m
Descripción del viento	Calm
Dirección del viento	15 Degree(s)
Intensidad del viento	2 kt

Estado de la Investigación

Estado de la investigación	<i>EL informe de seguridad operacional se encuentra en revisión final junto a la participación de TEXTRON y NTSB.</i>
----------------------------	---

**Acciones correctivas /
Recomendaciones de
Seguridad Operacional**