

INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2022-83752541-APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Falla o malfuncionamiento de sistema o componente (no grupo motor). Cessna 152, matrícula LV-OOJ, Aeródromo Coronel Olmedo, provincia de Córdoba

Fecha y hora del suceso: 11 de agosto de 2022 a las 17:50 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-OOJ. Aeródromo Coronel Olmedo, provincia de Córdoba. 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 | 83752541/22 | |
| Clasificación del suceso | Accident <i>SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]</i> | |
| Categoría del suceso | | |
| Instancia | <i>Factual</i> | |
| Día/hora UTC | <i>11/8/2022</i> | <i>17:50</i> |
| Estado/lugar del suceso | <i>South America</i> <i>Argentina</i> | |
| Nombre del lugar | <i>Ad. Coronel Olmedo (SACD), Córdoba</i> | |
| Latitud | <i>31:29:16 South</i> | |
| Longitud | <i>64:08:31 West</i> | |

Reseña del Vuelo

En vuelo de instrucción, durante la ejecución de un toque y motor al tomar contacto con la pista, pierde la rueda derecha quedando detenido dentro de la pista. El piloto al mando tenía Licencia de Instructor de Vuelo Avión (IV)

Información del Vuelo

| | |
|---------------------------|---|
| Lugar de salida | <i>Argentina</i> <i>SACD : Coronel Olmedo, Cba</i> |
| Lugar de destino | <i>Argentina</i> <i>SACD : Coronel Olmedo, Cba</i> |
| Duración del vuelo | <i>0,5 Hour(s)</i> |
| Call sign | <i>LV-OOJ</i> |
| Fase del vuelo | <i>Landing</i> |

Lesiones al Personal

| | Mortales | Graves | Leves | Ninguna | Desc. | Total |
|---------------------|----------|--------|-------|---------|-------|-------|
| Total en superficie | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total en aeronave | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| Total | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |

Información de la Aeronave

| | |
|---|---|
| Matrícula | LV-OOJ |
| Estado de matrícula | Argentina |
| Daños en la aeronave | Substantial |
| Fabricante/modelo | CESSNA 152 |
| Categoría de aeronave | Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane |
| Año de fabricación | 1981 |
| Número de serie | 152-84704 |
| PMD | 760 kg |
| Grupo masa | 0-2 250 kg |
| Ciclos totales | |
| Horas totales | 11678 Hour(s) |
| Doc. de mantenimiento | Current |
| Certificado de aeronavegabilidad | Valid |

Información del Motor

| | |
|--------------------------|------------------------------|
| Posición | 1 |
| Fabricante/modelo | LYCOMING 235 FAMILY (L2C) |
| Número de serie | L-21536-15 |
| Horas totales | 7696 Hour(s) |
| Ciclos totales | |
| Horas DURG | 764 Hour(s) |

| |
|--------------------|
| Ciclos DURG |
| Horas DUI |

Información de la Hélice

| | |
|------------------------|----------------------------|
| Posición | 1 |
| Fabricante | MCCAULEY PROPELLER SYSTEMS |
| Modelo | 1A103/TCM/6958 |
| Número de serie | R776871 |
| Horas totales | |
| Horas DURG | |
| Horas DUI | |

Información sobre el Personal

| | | | |
|----------------------------|-------------------------------------|-------------------------|------------------------------------|
| Edad | 33 Year(s) | Sexo | Male |
| Función a bordo | Pilot-in-command | | |
| Tipo de licencia | Aeroplane pilot Commercial pilot | | |
| Licencia emitida en | State of Registry | | |
| Habilitaciones | Held required rating | | |
| | 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 | 33 Year(s) | Sexo | Male |
| Función a bordo | Dual student | | |
| Tipo de licencia | Aeroplane pilot Student pilot | | |
| Licencia emitida en | State of Registry | | |
| Habilitaciones | No required rating | | |

| <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>No</i> |
| Condiciones MET | <i>VMC</i> |
| Visibilidad | <i>9999 m</i> |
| Condiciones de luz | <i>Daylight</i> |
| Descripción del viento | |
| Dirección del viento | <i>90 Degree(s)</i> |
| Intensidad del viento | <i>4 kt</i> |
| 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>1391 ft</i> |
| Tipo de superficie | <i>Grass</i> |
| Distancia recorrida | <i>80 m</i> |

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

| | |
|-----------------------------|--------------------|
| Velocidad de impacto | |
| Nivel de velocidad | <i>Unknown</i> |
| Ángulo de impacto | <i>Unknown</i> |
| Actitud de cabeceo | <i>Nose level</i> |
| Actitud de rolido | <i>Wings level</i> |

Supervivencia

| | |
|---------------------------------------|----------------------|
| Supervivencia | Yes |
| Método de localización | |
| Estado del ELT | <i>Not activated</i> |
| Sist. de sujeción piloto | |
| Sist. de sujeción copiloto | |
| Tiempo de escape | |

Información sobre el Operador

| | |
|------------------------------|---|
| Tipo de operación | <i>Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional Dual</i> |
| Tipo de planificación | <i>Non-scheduled</i> |
| Operador | <i>Argentina Other (Aeroclub Córdoba)</i> |
| Tipo de operador | <i>Flying club/school</i> |

Estado de la Investigación

| | |
|---------------------------------------|---|
| Estado de la investigación | <i>La investigación se demoró por análisis de evidencia. Actualmente se encuentra en estado de edición final.</i> |
|---------------------------------------|---|

**Acciones correctivas /
Recomendaciones de
Seguridad Operacional**