INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2023-17810260-APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Falla o mal funcionamiento del grupo motor. Cessna 208, matrícula CX-MAX,
Ruta provincial N° 11, provincia de Buenos Aires

Fecha y hora del suceso: 16/02/2023 04:00 (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. CX-MAX. Ruta provincial N° 11, provincia de Buenos Aires. 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

Clasificación del suceso	Accident
Categoría del suceso	SCF-PP: powerplant failure or malfunction F-POST: Fire/smoke (post-impact)
Instancia	Factual
Día/hora UTC	16/2/2023 04:00
Estado/lugar del suceso	South America Argentina
Nombre del lugar	Ruta Provincial 11, Buenos Aires
Latitud	34:55:56 South
Longitud	57:53:26 West

Reseña del Vuelo

La aeronave proveniente de Uruguay se declaró en emergencia ya que el motor se detuvo llegando a la provincia de Buenos Aires. Pidió aterrizar en el aeródromo de La Plata como alternativa y terminó aterrizando forzosamente en una calle lateral a la ruta provincial 11, impactó con un árbol, un tendido eléctrico y se incendió.

Información del Vuelo

Lugar de salida	Uruguay SUMU (MVD) : Montevideo/Carrasco Intl
Lugar de destino	Argentina SAEZ (EZE) : Buenos Aires, Ministro Pistarini (Ezeiza) , Ba
Duración del vuelo	1 Hour(s)
Call sign	CX-MAX
Fase del vuelo	En route

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	0	0	0	0	0	0
Total en aeronave	0	0	1	1	0	2
Total	0	0	1	1	0	2

Información de la Aeronave

Matrícula	CX-MAX
Estado de matrícula	<i>Uruguay</i>
Daños en la aeronave	<i>Destroyed</i>
Fabricante/modelo	<i>CESSNA (208)</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>1985</i>
Número de serie	<i>20800042</i>
PMD	
Grupo masa	<i>2 251 to 5 700 kg</i>
Ciclos totales	
Horas totales	
Doc. de mantenimiento	<i>Current</i>
Certificado de aeronavegabilidad	<i>Valid</i>

Información del Motor

Posición	<i>1</i>
Fabricante/modelo	<i>PRATT & WHITNEY (USA) PT6</i>
Número de serie	<i>PC0497</i>
Horas totales	

Ciclos totales
Horas DURG
Ciclos DURG
Horas DUI

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	MCCAULEY ACCESSORY DIV
Modelo	3GFR34C703B
Número de serie	120325
Horas totales	
Horas DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	51 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Commercial pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
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>No</i>
Condiciones MET	<i>IMC</i>
Visibilidad	
Condiciones de luz	<i>Night/dark</i>
Descripción del viento	
Dirección del viento	<i>270 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>10 kt</i>
Medición de velocidad	<i>Altitude</i>
Ráfagas de viento	<i>No</i>

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	<i>Off aerodr < 10 km</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>7 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Built-up area/houses Wooded/tree covered</i>
Distancia recorrida	<i>60 m</i>

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	<i>80 kt</i>
Nivel de velocidad	<i>Low</i>
Ángulo de impacto	<i>Low</i>
Actitud de cabeceo	<i>Unknown</i>
Actitud de rolido	<i>Wings level</i>

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	<i>SAR satellite and ELB-A</i>
Estado del ELT	<i>Unknown</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Lap belt used</i>
Sist. de sujeción copiloto	<i>Lap belt</i>
Tiempo de escape	<i>1 Minute(s)</i>

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Commercial Air Transport Cargo</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Uruguay Private Operator</i>
Tipo de operador	<i>Private owner</i>

Estado de la Investigación

Estado de la investigación	<i>Debido a que el motor de la aeronave se detuvo, surgió la necesidad de realizar un ensayo para intentar determinar por qué sucedió. Para ello, el fabricante Pratt & Whitney de Canada, se ofreció a realizar el ensayo y nos brindó las indicaciones necesarias para poder acondicionar el motor para enviarlo a Canada. Para ello se trasladó el motor a un taller habilitado, se puso en condiciones para el envío y actualmente se está tratando de conseguir la documentación aduanera necesaria para exportar el motor.</i>
Acciones correctivas / Recomendaciones de Seguridad Operacional	<i>De momento ninguna.</i>