

INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2023-75193618-APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Falla o malfuncionamiento de sistema o componente (no grupo motor), Cessna 150-L, matrícula LV-INK, Aeródromo Gálvez, provincia de Santa Fe

Fecha y hora del suceso: 30 de junio de 2023 a las 14:30 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-INK. Aeródromo Gálvez, provincia de Santa Fe. 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	75193618/23	
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>30/6/2023</i>	<i>14:30</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America</i> <i>Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Ad. Gálvez, Santa Fe</i>	
Latitud	<i>32:02:07 South</i>	
Longitud	<i>61:10:40 West</i>	

Reseña del Vuelo

En un vuelo de aviación general de instrucción, posterior al aterrizaje final, al realizar un giro de 180 grados sobre la pista y regresar por la zona fría de la pista con rumbo hacia el hangar, la rueda de nariz cayó en un pozo, lo que provocó el colapso del tren de nariz y la rotura de la hélice. De la entrevista realizada al piloto se pudo determinar que el origen de dicho pozo a la acción de la caída de lluvia de días previos con un hormiguero que se encontraba en el lugar. Lo cual no era visible desde la superficie pero al pasar sobre el mismo el terreno cedió.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina</i> <i>VEZ : Galvez</i>
Lugar de destino	<i>Argentina</i> <i>VEZ : Galvez</i>
Duración del vuelo	<i>0,8 Hour(s)</i>
Call sign	<i>LV-INK</i>
Fase del vuelo	<i>Taxi</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-INK
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Substantial
Fabricante/modelo	CESSNA 150 L
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	1972
Número de serie	15072684
PMD	730 kg
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	4795 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	
Certificado de aeronavegabilidad	

Información del Motor

Posición	
Fabricante/modelo	CONTINENTAL (TELEDYNE) USA 200 FAMILY
Número de serie	204652-9-A
Horas totales	4799 Hour(s)
Ciclos totales	
Horas DURG	

Ciclos DURG
Horas DUI

Información de la Hélice

Posición	
Fabricante	<i>MCCAULEY ACCESSORY DIV</i>
Modelo	<i>1A-101-HCM6948</i>
Número de serie	<i>G6364</i>
Horas totales	<i>4901 Hour(s)</i>
Horas DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	<i>41 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Other</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Other</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 sobre el Personal

Edad	<i>52 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Dual student</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Student 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>Yes</i>
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	<i>10000 m</i>
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	<i>Calm</i>
Dirección del viento	
Intensidad del viento	<i>3 kt</i>
Medición de velocidad	<i>Surface</i>
Ráfagas de viento	<i>No</i>

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	<i>On aerodrome/airstrip</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>135 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Grass</i>
Distancia recorrida	

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	
Estado del ELT	
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</i>
Tipo de operador	<i>Flying club/school</i>

Estado de la Investigación

Estado de la investigación	<i>La investigación se encuentra en proceso de análisis final para la emisión del informe, si bien la totalidad de la información fue requerida en tiempo y forma, recién en marzo 2024 se remitió a esta JST la información técnica de la aeronave, sin que se recibiese la referida al aeródromo.</i>
Acciones correctivas / Recomendaciones de Seguridad Operacional	