

INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Expediente: EX-2024-79295433- -APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Desconocido. Cessna 140-A, matrícula LV-FCV, Reserva Natural y Cultural isla de Puan, provincia de Buenos Aires

Fecha y hora del suceso: 26 de enero de 2024 a las 15:00 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-FCV. Reserva Natural y Cultural Isla de Puan, 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
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS	7
INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL	8
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	9
1.1 Reseña del vuelo	9
1.2 Investigación.....	10
2. ANÁLISIS.....	13
3. CONCLUSIONES.....	14
3.1 Conclusiones referidas a factores relacionados con el accidente	14
3.2 Conclusiones referidas a otros factores de riesgo de seguridad operacional identificados por la investigación	14
4. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL	15

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.

Los resultados de este Informe de Seguridad Operacional no condicionan ni prejuzgan investigaciones paralelas de índole administrativa o judicial que pudieran ser iniciadas por otros organismos u organizaciones con relación al presente suceso.

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.

LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

LAD: Lugar Apto Denunciado

RSO: Recomendación de Seguridad Operacional

UTC: Tiempo Universal Coordinado

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe, se aclaran por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas.

INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Fecha	26/01/2024	Lugar	Reserva Natural y Cultural isla de Puan, provincia de Buenos Aires		Coordenadas			
Hora UTC	15:00 ²				S	37°	34'	54''
					W	62°	47'	87''

Categoría	Desconocido	Fase de Vuelo	En ruta	Clasificación
				Accidente

Aeronave				Matrícula	LV-FCV
Tipo	Avión	Marca	Cessna	Modelo	140-A
Propietario	Privado			Daños	De importancia
Operación	Aviación general - Placer				

Tripulación	
Función	Tipo de Licencia
Piloto	Sin licencia

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	0	0	0	0
Graves	0	0	0	0
Leves	0	0	0	0
Ninguna	1	0	0	1

² Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que para el lugar y fecha del accidente corresponde al huso horario -3.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El 26 de enero de 2024 la aeronave Cessna 140-A con matrícula LV-FCV, operado por su propietario, despegó de un campo ubicado en el establecimiento "El Rancho" -al sudoeste de Puan (provincia de Buenos Aires)- con la intención de realizar un vuelo hacia el Lugar Apto Denunciado (LAD) "Servicios Aeronáuticos Pigüe".

En lugar de seguir la ruta directa al LAD, el piloto decidió desviarse hacia la laguna de Puan y sus alrededores. Tras 30 minutos de vuelo y haber descendido de 1.400 pies a 700 pies aproximadamente, el piloto aplicó potencia al motor, pero este no respondió a la acción comandada y quedó girando en ralentí. Ante esta situación, el piloto realizó un aterrizaje de emergencia en la Reserva Natural y Cultural isla de Puan. Durante la toma de contacto con el terreno, se produjo la pérdida de control de la aeronave, que impactó contra un barranco y capotó.

Como consecuencia del suceso, la aeronave resultó con daños de importancia y la detención brusca del motor.



Figura 1. Posición final del LV-FCV. Fuente: investigación JST

1.2 Investigación

Si bien la notificación fue realizada en tiempo y forma, la aeronave fue manipulada y retirada del lugar del accidente sin la previa autorización de la JST, hacia un predio privado en la localidad de Puan, propiedad del piloto. Para su traslado, el motor fue separado de la aeronave, lo que dificultó la investigación y la detección de posibles fallas que pudieran haber contribuido al accidente. En particular, no se pudo verificar el correcto funcionamiento del mecanismo de accionamiento de potencia.



Figura 2. Lugar donde se encontró la aeronave al arribo de la JST. Fuente: investigación JST

El piloto no contaba con una licencia aeronáutica que le permitiera estar a los mandos de una aeronave.

La aeronave no estaba mantenida de acuerdo con la reglamentación vigente. La última revisión anual fue efectuada el 21 de diciembre de 2021, la cual habilitaba la aeronave hasta diciembre de 2022.

La aeronave había tenido un suceso el 28 de mayo del 2022, donde la hélice tuvo un contacto con el terreno y detención abrupta de motor. En los registros de mantenimiento no se encontró la inspección o reparación de los daños resultantes de ese suceso.

En la entrevista, el piloto manifestó que despegó de un establecimiento rural denominado "El Rancho" con el objetivo de trasladar la aeronave a un taller aeronáutico para realizarle el mantenimiento correspondiente. Una vez en vuelo, a una altitud aproximada de 1.400 pies, decidió desviarse para sobrevolar la zona de la isla de Puan y, según expresó, saludar a algunos familiares, por lo que inició un descenso controlado. Al descender hasta los 700 pies y aplicar potencia para mantener el vuelo nivelado, advirtió que el motor no respondía a los comandos y permanecía en ralentí. Ante esta situación, optó por realizar un aterrizaje de emergencia en la isla. Al momento del aterrizaje, con la presencia de viento cruzado, el ala derecha se levantó, lo que provocó un desplazamiento lateral de la aeronave hacia la izquierda hasta que impactó contra un barranco y quedó invertida.

El piloto mencionó que, al encontrarse en una reserva natural, decidió trasladar los restos de la aeronave hacia un campo privado con el objetivo de preservar el área natural y evitar un posible incendio. Durante este traslado se manipularon los restos del avión, se separó el motor y se cortaron cables, lo que dificultó posteriormente las tareas de investigación.

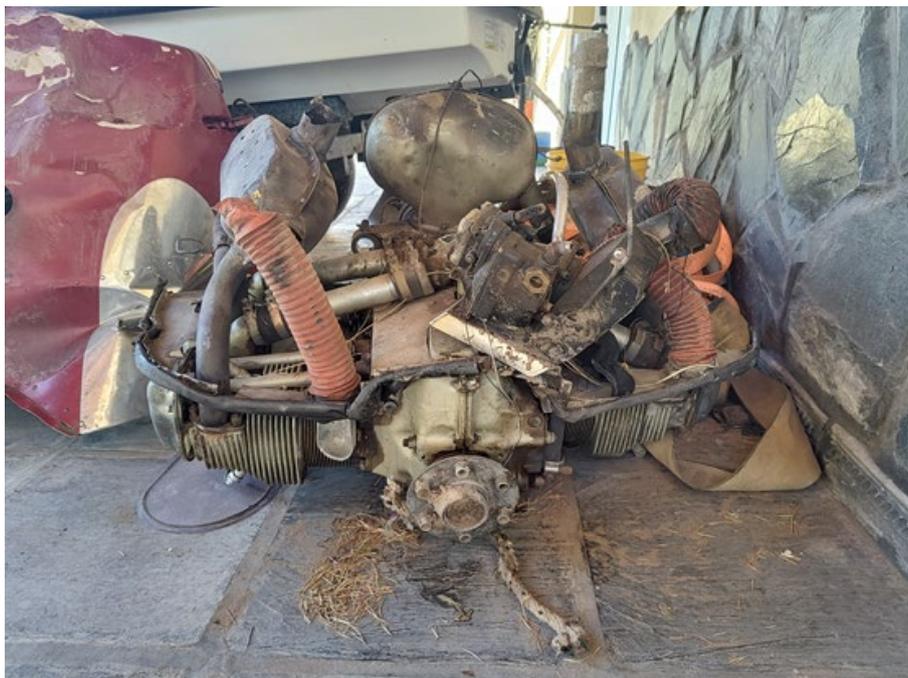


Figura 3. Motor desmontado de la aeronave luego del accidente. Fuente: investigación JST



Figura 4. Aeronave retirada del lugar del accidente y llevada a un campo privado. Fuente:
investigación JST

2. ANÁLISIS

La información recopilada y las entrevistas realizadas revelan un contexto de operación al margen de lo previsto en las normas aeronáuticas. En este sentido, se constató que el piloto carecía de licencia aeronáutica, el despegue se efectuó desde un campo no habilitado y la aeronave no contaba con el mantenimiento adecuado según la normativa vigente.

La aeronave se encontraba con su última inspección anual vencida en diciembre de 2022. De acuerdo con los registros de mantenimiento disponibles, no se pudo determinar si la aeronave fue inspeccionada o reparada por un taller aeronáutico posterior al evento del 28 de mayo de 2022. En dicho suceso, la aeronave tuvo daños en la hélice y una detención abrupta del motor.

La falta de inspecciones regulares, sumada a la ausencia de evidencia de reparación tras el suceso de 2022, genera serias dudas sobre la seguridad de la aeronave para su posterior operación. En el caso del accidente en cuestión, la falla del motor podría ser una consecuencia directa de la falta de un mantenimiento adecuado.

Cabe destacar que el traslado no autorizado de la aeronave, que implicó el desmontaje del motor, dificultó significativamente la investigación y la detección de posibles fallas que pudieran haber contribuido al accidente. Debido a la manipulación de los restos, no fue posible determinar el estado de diversas piezas de interés para la investigación.

3. CONCLUSIONES

3.1 Conclusiones referidas a factores relacionados con el accidente

- ✓ La persona a los mandos de la aeronave no contaba con la licencia de piloto
- ✓ Los daños en la aeronave se produjeron por un aterrizaje de emergencia en un lugar no apto y del desplazamiento de esta sobre el terreno producto del viento lateral
- ✓ La aeronave no estaba mantenida conforme a la reglamentación vigente
- ✓ No se encontraron registros de las inspecciones correspondientes luego de un suceso anterior

3.2 Conclusiones referidas a otros factores de riesgo de seguridad operacional identificados por la investigación

La investigación identificó un factor, sin relación de causalidad con el accidente, pero con potencial impacto en la seguridad operacional:

- ✓ Si bien la notificación fue realizada en tiempo y forma, la aeronave fue manipulada y removida del lugar del suceso sin autorización de la JST, lo cual dificultó la investigación
 - ✓ La aeronave despegó de un campo no habilitado
-

4. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

La evidencia obtenida por la investigación y su análisis no sugiere acciones concretas de seguridad operacional.

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: LV-FCV - Informe de Seguridad Operacional

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 16 pagina/s.