

INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2024-10249970--APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Contacto anormal con pista / Excursión de pista. Cessna 180A, matrícula LV-JZE, Aeropuerto de Santa Rosa, provincia de La Pampa

Fecha y hora del suceso: 29/01/2024 18:03 (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-JZE, Aeropuerto de Santa Rosa, provincia de La Pampa. 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 PRELIMINAR.....	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 PRELIMINAR

El Informe Preliminar tiene como objetivo comunicar, en un plazo de 30 días posteriores al suceso, los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación. Esta información actualizada complementa la proporcionada en la notificación inicial del suceso.

El presente Informe Preliminar 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 Preliminar

Datos del Suceso

Clasificación del suceso	Accident	
Categoría del suceso	ARC: Abnormal runway contact RE: Runway excursion	
Instancia	Preliminary	
Día/hora UTC	29/1/2024	18:03
Estado/lugar del suceso	South America Argentina	
Nombre del lugar	Ap. Santa Rosa, La Pampa	
Latitud	36:35:06 South	
Longitud	64:16:31 West	

Reseña del Vuelo

En el marco de un vuelo recreativo, la aeronave aterriza en el aeropuerto de santa rosa a los fines de repostar combustible. Durante la fase de aterrizaje sobre la pista 19, esta pierde el control desviándose hacia la derecha del eje de pista, luego de recorrer 30 metros sobre la franja lateral se produce el colapso del tren principal izquierdo por lo cual la aeronave culmina su derrota. Como consecuencia, la aeronave sufre daños de importancia en el tren principal izquierdo, plano alar y superficies de control.

Información del Vuelo

Lugar de salida	Argentina SAVE (EQS) : Esquel , Cht
Lugar de destino	Argentina ATE : Zarate
Duración del vuelo	4,5 Hour(s)
Indicativo	LV-JZE
Fase del vuelo	Landing

Lesiones al Personal

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

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-JZE
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Substantial
Fabricante/modelo	CESSNA 180 A
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	
Número de serie	32803
PMD	
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	3513,8 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Not current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	CONTINENTAL (TELEDYNE) USA 470 FAMILY
Número de serie	51536-6-K
Horas totales	2179 Hour(s)

Ciclos totales	
Horas DURG	<i>547,3 Hour(s)</i>
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información de la Hélice

Posición	<i>1</i>
Fabricante	<i>MCCAULEY PROPELLER SYSTEMS</i>
Modelo	<i>2D34C203C</i>
Número de serie	<i>Cube: 00253, P1:TH054, P2: TH105</i>
Horas totales	
Horas DURG	<i>14,8 Hour(s)</i>
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	<i>74 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Pilot-in-command</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Commercial 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>No</i>
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	<i>9999 m</i>
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	
Dirección del viento	
Intensidad del viento	
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>623 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Pavement</i> <i>Grass</i>
Distancia recorrida	<i>100 m</i>

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 Pleasure</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Private Operator</i>
Tipo de operador	<i>Private owner</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft operation</i>
Justificación del factor	<i>Análisis del desempeño operativo de la tripulación al momento del aterrizaje.</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft maintenance/repair</i>
Justificación del factor	<i>Análisis de proceso de mantenimiento para reparación del tren de aterrizaje</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft components and systems 3200 Landing gear system</i>
Justificación del factor	<i>Análisis de la mecánica de fractura</i>