



Informe Provisional

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Falla o malfuncionamiento de sistema/componente (grupo motor).
Cessna 152, matrícula LV-BHM, Laguna de Gómez, Junin, provincia de Buenos
Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 4 de febrero de 2024 a las 20:50 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2024-141804177--APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405 1º piso, Buenos Aires, Argentina CP1001.

www.argentina.gob.ar/jst

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-BHM. Laguna de Gómez, Junin, provincia de Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

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

En 2019, mediante la [Ley N.º 27.514](#), se declaró de interés público y objetivo de la República Argentina la Política de Seguridad en el Transporte. En el marco de esta normativa, se creó la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como un organismo descentralizado, dotado de autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar tanto en el ámbito del derecho público como privado. Inicialmente bajo la órbita del entonces Ministerio de Transporte, la JST depende actualmente de la Secretaría de Transporte, que forma parte del Ministerio de Economía.

La misión de la JST es mejorar la seguridad operacional mediante la investigación de accidentes e incidentes, y la emisión de recomendaciones que promuevan acciones eficaces. Este objetivo se desarrolla a través del análisis sistémico de los factores desencadenantes, las fallas en las defensas y los factores humanos y organizacionales asociados al suceso, con el fin de prevenir futuros eventos de transporte o mitigar sus consecuencias.

En concordancia con la [Ley N.º 27.514](#), las investigaciones realizadas por la JST tienen un carácter estrictamente técnico. Sus conclusiones no deben interpretarse como indicio o presunción de culpa, ni como determinantes de responsabilidad administrativa, civil o penal.

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 <i>SCF-PP: powerplant failure or malfunction</i>	
Categoría del suceso		
Instancia	<i>Factual</i>	
Día/hora UTC	<i>4/2/2024</i>	<i>20:50</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America</i> <i>Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Laguna de Gómez, Junín</i>	
Latitud	<i>34:39:22 South</i>	
Longitud	<i>61:01:55 West</i>	

Reseña del Vuelo

El 4 de febrero de 2024 la aeronave matrícula LV-BHM, un Cessna 152 operado por un privado, despegó del aeroclub Lincoln (Lincoln, provincia de Buenos Aires) a las 17:30 horas con destino al Club de Planeadores de Junín (Junín, provincia de Buenos Aires), en un vuelo recreativo de aviación general.

Luego de 17 minutos de vuelo en condiciones meteorológicas visuales, en altitud de crucero la aeronave presentó una falla en la planta motriz por lo que el piloto decidió realizar un aterrizaje de emergencia en un terreno seco y despejado de la Laguna de Gómez. Durante el aterrizaje, el tren de nariz se hundió en el terreno y la aeronave capotó.

Como consecuencia del suceso, el piloto resultó con lesiones leves y la aeronave resultó con daños de importancia.

Severidad

Nivel de daños	<i>Substantial</i>
Nivel de lesiones	<i>None</i>
Daños a terceros	<i>No</i>

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina Other (LIN (LINCOLN))</i>
Lugar de destino	<i>Argentina Other (LDG (LAGUNA DE GOMEZ))</i>
Duración del vuelo	<i>0,3 Hour(s)</i>
Call sign	<i>LV-BHM</i>
Fase del vuelo	<i>En route</i>

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Total en aeronave	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>
Total	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-BHM</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Substantial</i>
Fabricante/modelo	<i>CESSNA 152</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>1978</i>
Número de serie	<i>15279556</i>
PMD	<i>757 kg</i>
Grupo masa	<i>0-2 250 kg</i>
Ciclos totales	

Tipo de combustible

Horas totales 12110 Hour(s)

Doc. de mantenimiento Not current

Certificado de aeronavegabilidad Valid

Información del Motor

Posición 1

Fabricante/modelo LYCOMING

Número de serie L-19187-15

Horas totales 7488,1 Hour(s)

Ciclos totales

Horas DURG 586,1 Hour(s)

Ciclos DURG

Horas DUI 13 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición 1

Fabricante SENSENICH

Modelo 72CK56-0-54

Número de serie K-6807

Horas totales

Horas DURG 586,1 Hour(s)

Horas DUI 13 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad	66 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Private pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	No required rating		
Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo	
Totales		Totales	
Últimos 90 días		Últimos 90 días	
Últimas 24 horas		Últimos 24 horas	

Información Meteorológica

Meteorología relevante	No
Condiciones MET	VMC
Visibilidad	10000 m
Condiciones de luz	Daylight
Descripción del viento	Calm
Dirección del viento	160 Degree(s)
Intensidad del viento	5 kt
Medición de velocidad	Surface
Ráfagas de viento	No

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	Off aerodr > 10 km
Tipo de terreno	Level/flat
Elevación	240 ft
Tipo de superficie	Other
Distancia recorrida	20 m

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	<i>Sighting of occupants</i>
Estado del ELT	<i>Not activated</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Lap belt used</i>
Sist. de sujeción copiloto	
Tiempo de escape	<i>1 Minute(s)</i>

Información sobre el Operador

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

Estado de la Investigación

Estado de la investigación	<i>En análisis de la información sobre el mantenimiento de la aeronave</i>
Acciones correctivas	