

INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2024-19819198--APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Falla o mal funcionamiento de sistema o componente (no grupo motor) /
Excursión de pista. Cessna 172, matrícula LV-GDG, Aeródromo Chascomús,
provincia de Buenos Aires

Fecha y hora del suceso: 24/02/2024 14:00 (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. LV-GDG, Aeródromo Chascomús, 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 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 | <i>Accident</i> | |
| Categoría del suceso | <i>SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant] RE: Runway excursion</i> | |
| Instancia | <i>Preliminary</i> | |
| Día/hora UTC | <i>24/2/2024</i> | <i>14:00</i> |
| Estado/lugar del suceso | <i>South America Argentina</i> | |
| Nombre del lugar | <i>Ad. Chascomús (MUS), Buenos Aires</i> | |
| Latitud | <i>35:32:32 South</i> | |
| Longitud | <i>58:03:07 West</i> | |

Reseña del Vuelo

En un vuelo de aviación general, durante la fase de aterrizaje por pista 04, la aeronave tuvo una falla en los frenos, lo que provocó una excursión de pista, seguido del colapso del tren de nariz y daños en la hélice.

La investigación se encuentra analizando la documentación presentada ante la ANAC y la referente a los registros de mantenimiento en busca de incongruencias. Por otro lado, la investigación se encuentra analizando los procedimientos realizados por la tripulación al momento del aterrizaje.

Información del Vuelo

| | |
|---------------------------|---------------------------------------|
| Lugar de salida | <i>Argentina SADM : Moron, Ba</i> |
| Lugar de destino | <i>Argentina MUS : Chascomus</i> |
| Duración del vuelo | <i>0,5 Hour(s)</i> |
| Indicativo | <i>LV-GDG</i> |

| | |
|-----------------------|----------------|
| Fase del vuelo | <i>Landing</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 | <i>LV-GDG</i> |
| Estado de matrícula | <i>Argentina</i> |
| Daños en la aeronave | <i>Substantial</i> |
| Fabricante/modelo | <i>CESSNA 172</i> |
| Categoría de aeronave | <i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane</i> |
| Año de fabricación | |
| Número de serie | <i>36469</i> |
| PMD | |
| Grupo masa | <i>0-2 250 kg</i> |
| Ciclos totales | |
| Horas totales | |
| Doc. de mantenimiento | |
| Certificado de aeronavegabilidad | |

Información del Motor

| | |
|--------------------------|--------------------------------------|
| Posición | 1 |
| Fabricante/modelo | CONTINENTAL (TELEDYNE) USA (O-300-A) |
| Número de serie | 13343 |
| Horas totales | |
| Ciclos totales | |
| Horas DURG | |
| Ciclos DURG | |
| Horas DUI | |

Información de la Hélice

| | |
|------------------------|----------------------------|
| Posición | 1 |
| Fabricante | MCCAULEY PROPELLER SYSTEMS |
| Modelo | 1A-170/DM7651 |
| Número de serie | 63314 |
| Horas totales | |
| Horas DURG | |
| Horas DUI | |

Información sobre el Personal

| | | | |
|---------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|------|
| Edad | 23 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 | Últimas 24 horas |

Información sobre el Personal

| | | | |
|----------------------------|----------------------------------|------------------|------------------------------------|
| Edad | <i>47 Year(s)</i> | Sexo | <i>Male</i> |
| Función a bordo | <i>Co-pilot</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 Meteorológica

| | |
|-------------------------------|----------------------|
| Meteorología relevante | <i>No</i> |
| Condiciones MET | <i>VMC</i> |
| Visibilidad | <i>1000 m</i> |
| Condiciones de luz | <i>Daylight</i> |
| Descripción del viento | <i>Calm</i> |
| Dirección del viento | <i>120 Degree(s)</i> |
| Intensidad del viento | <i>9 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>32 ft</i> |
| Tipo de superficie | <i>Pavement Grass</i> |
| Distancia recorrida | |

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

| | |
|-----------------------------|--------------------|
| Velocidad de impacto | |
| Nivel de velocidad | |
| Ángulo de impacto | <i>Low</i> |
| Actitud de cabeceo | <i>Nose down</i> |
| Actitud de rolido | <i>Wings level</i> |

Supervivencia

| | |
|-----------------------------------|----------------------|
| Supervivencia | <i>Yes</i> |
| Método de localización | |
| Estado del ELT | <i>Not carried</i> |
| Sist. de sujeción piloto | <i>Lap belt used</i> |
| Sist. de sujeción copiloto | <i>Lap belt</i> |
| Tiempo de escape | |

Información sobre el Operador

| | |
|------------------------------|--|
| Tipo de operación | <i>Non-Commercial Operations Other</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 components and systems 0500 TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS 0550 Unscheduled Maintenance checks</i> |
| Justificación del factor | <i>Mantenimiento. Posible deficiencia en el sistema de frenos.</i> |