

INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2024-29273407--APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Combustible / Falla o mal funcionamiento del grupo motor. Cessna 152 matrícula LV-ODW, Zona de islas frente a Pueblo Esther, provincia de Santa Fe

Fecha y hora del suceso: 19/03/2024 21:40 (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-ODW, Zona de islas frente a Pueblo Esther, 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 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-PP: powerplant failure or malfunction FUEL: Fuel related</i>		
Instancia	<i>Preliminary</i>		
Día/hora UTC	<i>19/3/2024</i>	<i>21:40</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>Zona de islas, frente a Pueblo Esther, Santa Fe</i>		
Latitud	<i>33:04:40 South</i>		
Longitud	<i>60:32:52 West</i>		

Reseña del Vuelo

En un vuelo de entrenamiento, en la fase de ascenso inicial, la aeronave experimenta una pérdida total de potencia por lo que se ejecutó un aterrizaje de emergencia en una isla frente al aeródromo de partida. Ambos ocupantes abandonaron la aeronave por sus propios medios.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina Other (Aeródromo ROSARIO/PUEBLO ESTHER)</i>
Lugar de destino	<i>Argentina Other (Aeródromo ROSARIO/PUEBLO ESTHER)</i>
Duración del vuelo	
Indicativo	<i>LV-ODW</i>
Fase del vuelo	<i>Take-off</i>

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	0	0	0	0	0	0
Total en aeronave	0	0	1	1	0	2
Total	0	0	1	1	0	2

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-ODW
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Substantial
Fabricante/modelo	CESSNA 152 (II)
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	1980
Número de serie	84-282
PMD	757 kg
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	LYCOMING 235 FAMILY
Número de serie	L-20974-15
Horas totales	

Ciclos totales
Horas DURG
Ciclos DURG
Horas DUI

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	MCCAULEY ACCESSORY DIV
Modelo	1A103/TCM6958
Número de serie	R1017
Horas totales	
Horas DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	67 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Other		
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		Sexo
Función a bordo	<i>Co-pilot</i>	
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Private pilot</i>	
Licencia emitida en		
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	
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>Off aerodr < 10 km</i>
Tipo de terreno	<i>Other</i>
Elevación	<i>60 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Other</i>
Distancia recorrida	

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	<i>50 kt</i>
Nivel de velocidad	<i>High</i>
Ángulo de impacto	<i>Low</i>
Actitud de cabeceo	<i>Nose level</i>
Actitud de roldo	<i>Wings level</i>

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	<i>Other</i>
Estado del ELT	<i>Unknown</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Upper body restraint used</i>
Sist. de sujeción copiloto	<i>Upper body restraint</i>
Tiempo de escape	<i>1 Minute(s)</i>

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Other (Círculo de Aviación Rosario)</i>
Tipo de operador	<i>Other</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft components and systems 2800 Aircraft fuel system Fuel</i>
Justificación del factor	<i>Se obtuvieron muestras de combustible y se observó contaminación con agua</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo

*Aircraft and operations
Aircraft servicing and handling
Refuelling*

Justificación del factor

La cantidad de agua presente hace presumir que ingresó en la carga de combustible

Líneas de Investigación

Factor descriptivo

*Aerodrome generally
Aerodrome equipment/facilities
Aerodrome fuel facilities
Aerodrome fuel storage (fuel farm)*

Justificación del factor

Se tomó muestra de combustible de la abastecedora y estaba contaminada con agua