

# INFORME DE INCIDENTE

Expediente: EX-2024-88271414-APN-DNISAE#JST

Título: Vuelo no planeado en condiciones meteorológicas instrumentales. Luscombe  
8-F, matrícula LV-FTI, Susana, provincia de Santa Fe

Fecha y hora del suceso: 17/08/2024 11:45 (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. Incidente. LV-FTI. Susana, provincia de Santa Fe.

Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

El presente informe se encuentra disponible en [www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)

# ÍNDICE

**SOBRE LA JST ..... 4**

**SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN ..... 5**

**SOBRE EL INFORME DE INCIDENTE..... 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 DE INCIDENTE

El **Informe de Incidente** es el resultado de una investigación documental que se realiza para sucesos que, debido a sus características, es poco probable que aporten nuevas lecciones de seguridad operacional. Este tipo de investigación puede no requerir el traslado de los investigadores al lugar del suceso, fundamentándose en la recolección de datos a distancia y entrevistas al personal aeronáutico involucrado. Entre los criterios orientativos para instituir una investigación documental se encuentran los siguientes:

- a. Incidentes de aviación general categorizados como ADRM, ARC, GCOL, LOC-G, RE o USOS<sup>1</sup>, que no hayan ocasionado lesiones a personas y que involucren aeronaves con un MTOW inferior a 2250 kg.
- b. Incidentes categorizados como SCF-PP o SCF-NP que no hayan ocasionado daños a la aeronave ni lesiones a personas.
- c. Emergencias en vuelo que fueran resueltas sin ocasionar daños a la aeronave ni lesiones a personas y, en aquellos casos que corresponda, sin utilizar el oxígeno de emergencia.
- d. Sucesos que involucren únicamente a aeronaves experimentales, a menos que éstas se encuentren en proceso de certificación o el accidente resulte en personas con lesiones graves o fatales.
- e. Todo suceso que fuera notificado de manera tardía, o en el cual se hayan desplazado los restos de la aeronave sin autorización de la JST, del cual no se disponga de información suficiente como para desarrollar una investigación estándar.

El **Informe de Incidente** 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

---

<sup>1</sup> Las categorías de sucesos corresponden a las desarrolladas por el Equipo de Taxonomía Común (CICTT) de la OACI y pueden encontrarse definidas en <http://www.intlaviationstandards.org/>.

información acerca de los sucesos en un formato compatible con el Sistema de Notificación de Accidentes/Incidentes de Aviación (ADREP).

## Informe de Incidente

### Datos del Suceso

<b>Clasificación del suceso</b>	<i>Incident</i>	
<b>Alcance de la investigación</b>	<i>Desk investigation</i>	
<b>Categoría del suceso</b>	<i>UIMC: Unintended flight in IMC</i>	
<b>Día/hora UTC</b>	<i>17/8/2024</i>	<i>11:45</i>
<b>Estado/lugar del suceso</b>	<i>South America Argentina</i>	
<b>Nombre del lugar</b>	<i>Kilómetro 207, Ruta Nacional 34, Susana, Provincia de Santa Fe</i>	
<b>Latitud</b>	<i>31:23:02 South</i>	
<b>Longitud</b>	<i>61:32:10 West</i>	
<b>Condiciones Meteorológicas</b>	<i>IMC</i>	

### Reseña del Vuelo

*El 5 de abril de 2024, la aeronave con matrícula LV-FTI, un Luscombe 8F, despegó del Aeródromo El Trébol (provincia de Santa Fe), con destino al Aeródromo de Rafaela (provincia de Santa Fe), en un vuelo de aviación general de traslado.*

*Durante la fase de crucero, se produjo una reducción significativa de la visibilidad, lo que imposibilitó la continuación del vuelo bajo reglas visuales. Ante esta situación, el piloto decidió realizar un aterrizaje de emergencia en la Ruta Nacional 34.*

*Tanto el piloto como su acompañante resultaron ilesos, y la aeronave no tuvo daños.*

*Según lo manifestado por el piloto, previo al despegue desde El Trébol, se había consultado la información meteorológica, la cual indicaba condiciones favorables para la realización del vuelo. El objetivo del desplazamiento era dirigirse al Aeródromo de Rafaela para realizar actividades de vuelo en el Club de Planeadores Rafaela.*

*El vuelo transcurrió sin inconvenientes hasta que, aproximadamente a 20 kilómetros del destino, el techo de nubes comenzó a descender, obligando al piloto a reducir la altitud a 300 pies. Ante el riesgo que esto representaba para la seguridad del vuelo, el piloto optó por efectuar el aterrizaje de emergencia en la ruta.*

**Información del Vuelo**

<b>Lugar de salida</b>	<i>Argentina</i> <i>Other (TDB: El Trébol)</i>
<b>Lugar de destino</b>	<i>Argentina</i> <i>SAFR : SANTA FE/RAFAELA (SF)</i>
<b>Duración del vuelo</b>	<i>0,5 Hour(s)</i>
<b>Call sign</b>	<i>LV-FTI</i>
<b>Fase del vuelo</b>	<i>En route</i>

**Información de la Aeronave**

<b>Matrícula</b>	<b><i>LV-FTI</i></b>
<b>Estado de matrícula</b>	<i>Argentina</i>
<b>Daños en la aeronave</b>	<i>None</i>
<b>Fabricante/modelo</b>	<i>LUSCOMBE</i> <i>8</i> <i>F</i>
<b>Categoría de aeronave</b>	<i>Fixed Wing</i> <i>Aeroplane</i> <i>Small Aeroplane</i> <i>Small Aeroplane</i>
<b>Número de serie</b>	<i>S-2E-32250</i>
<b>Grupo masa</b>	<i>0-2 250 kg</i>

**Información sobre el Personal**

<b>Edad</b>		<b>Sexo</b>
<b>Función a bordo</b>	<i>Pilot-in-command</i>	
<b>Tipo de licencia</b>	<i>Aeroplane pilot</i> <i>Private pilot</i>	
<b>Licencia emitida en</b>	<i>State of Registry</i>	

Información sobre el Operador

**Tipo de operación**            *Non-Commercial Operations  
Relocation*

**Tipo de planificación**        *Non-scheduled*

**Operador**

**Tipo de operador**