



# Informe Preliminar

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Excursión de Pista / Falla o mal funcionamiento de sistema o componente (No grupo motor). Cessna 310R, matrícula LV-MMX, Aeropuerto Internacional Astor Piazzolla, Mar del Plata, provincia de Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 31 de octubre de 2024 a las 20:05 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2024-120085842--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](http://www.argentina.gob.ar/jst)

[info@jst.gob.ar](mailto: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-MMX. Aeropuerto Internacional Astor Piazzolla**. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

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

## ÍNDICE

<b>SOBRE LA JST.....</b>	<b>4</b>
<b>SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>5</b>
<b>SOBRE EL INFORME PRELIMINAR .....</b>	<b>7</b>

## **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 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

<b>Clasificación del suceso</b>	<i>Accident</i>		
<b>Categoría del suceso</b>	<i>RE: Runway excursion SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]</i>		
<b>Instancia</b>	<i>Preliminary</i>		
<b>Día/hora UTC</b>	<i>31/10/2024</i>	<i>20:05</i>	
<b>Estado/lugar del suceso</b>	<i>South America Argentina</i>		
<b>Nombre del lugar</b>	<i>Aeropuerto Internacional Astor Piazzolla, Mar del Plata</i>		
<b>Latitud</b>	<i>37:56:12 South</i>		
<b>Longitud</b>	<i>57:34:19 West</i>		

## Reseña del Vuelo

*En un vuelo privado de aviación general, en el aterrizaje, la aeronave excursiona de la pista quedando detenida en el paño verde sobre la franja de seguridad. Los no sufrieron lesiones y descendieron por sus propios medios. Como consecuencia del suceso la aeronave sufrió daños en el tren principal derecho.*

## Severidad

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

## Información del Vuelo

<b>Lugar de salida</b>	<i>Argentina SAAR (ROS) : Rosario, Sf</i>
<b>Lugar de destino</b>	<i>Argentina SAZM (MDQ) : Mar Del Plata, Ba</i>

<b>Duración del vuelo</b>	<i>2,4 Hour(s)</i>
<b>Indicativo</b>	
<b>Fase del vuelo</b>	<i>Landing</i>

#### Lesiones al Personal

	<b>Mortales</b>	<b>Graves</b>	<b>Leves</b>	<b>Ninguna</b>	<b>Desc.</b>	<b>Total</b>
<b>Total en superficie</b>				<i>0</i>		<i>0</i>
<b>Total en aeronave</b>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>5</i>	<i>0</i>	<i>5</i>
<b>Total</b>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>5</i>	<i>0</i>	<i>5</i>

#### Información de la Aeronave

<b>Matrícula</b>	<i>LV-MMX</i>
<b>Estado de matrícula</b>	<i>Argentina</i>
<b>Daños en la aeronave</b>	<i>Substantial</i>
<b>Fabricante/modelo</b>	<i>CESSNA 310 R</i>
<b>Categoría de aeronave</b>	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane</i>
<b>Año de fabricación</b>	<i>1978</i>
<b>Número de serie</b>	<i>1421</i>
<b>PMD</b>	<i>2494 kg</i>
<b>Grupo masa</b>	<i>2 251 to 5 700 kg</i>
<b>Ciclos totales</b>	
<b>Tipo de combustible</b>	<i>Reciprocating engine fuel - Grade 100 LL</i>
<b>Horas totales</b>	<i>4157 Hour(s)</i>
<b>Doc. de mantenimiento</b>	<i>Current</i>
<b>Certificado de aeronavegabilidad</b>	<i>Valid</i>

#### Información del Motor

<b>Posición</b>	1
<b>Fabricante/modelo</b>	CONTINENTAL (TELEDYNE) USA 520 FAMILY
<b>Número de serie</b>	277447R
<b>Horas totales</b>	1135 Hour(s)
<b>Ciclos totales</b>	
<b>Horas DURG</b>	1135 Hour(s)
<b>Ciclos DURG</b>	
<b>Horas DUI</b>	

#### Información del Motor

<b>Posición</b>	2
<b>Fabricante/modelo</b>	CONTINENTAL (TELEDYNE) USA 520 FAMILY
<b>Número de serie</b>	277448R
<b>Horas totales</b>	1135 Hour(s)
<b>Ciclos totales</b>	
<b>Horas DURG</b>	1135 Hour(s)
<b>Ciclos DURG</b>	
<b>Horas DUI</b>	

#### Información de la Hélice

<b>Posición</b>	1
<b>Fabricante</b>	MCCAULEY PROPELLER SYSTEMS
<b>Modelo</b>	3AF32C87-N1R
<b>Número de serie</b>	787695
<b>Horas totales</b>	296 Hour(s)

<b>Horas DURG</b>
<b>Horas DUI</b>

**Información de la Hélice**

<b>Posición</b>	2
<b>Fabricante</b>	MCCAULEY PROPELLER SYSTEMS
<b>Modelo</b>	3AF32C87-N1R
<b>Número de serie</b>	787197
<b>Horas totales</b>	296 Hour(s)
<b>Horas DURG</b>	
<b>Horas DUI</b>	

**Información sobre el Personal**

<b>Edad</b>	32 Year(s)	<b>Sexo</b>	Male
<b>Función a bordo</b>	Pilot-in-command		
<b>Tipo de licencia</b>	Aeroplane pilot Commercial pilot		
<b>Licencia emitida en</b>	State of Registry		
<b>Habilitaciones</b>			
	<b>Horas de vuelo - General</b>		<b>Horas de vuelo - En el tipo</b>
<b>Totales</b>	2398,7 Hour(s)	<b>Totales</b>	
<b>Últimos 90 días</b>		<b>Últimos 90 días</b>	
<b>Últimas 24 horas</b>		<b>Últimas 24 horas</b>	

**Información Meteorológica**

<b>Meteorología relevante</b>	<i>No</i>
<b>Condiciones MET</b>	<i>VMC</i>
<b>Visibilidad</b>	<i>9999 m</i>
<b>Condiciones de luz</b>	<i>Daylight</i>
<b>Descripción del viento</b>	<i>Calm</i>
<b>Dirección del viento</b>	
<b>Intensidad del viento</b>	
<b>Medición de velocidad</b>	
<b>Ráfagas de viento</b>	

**Información sobre el Lugar del Suceso**

<b>Lugar de los restos</b>	<i>On aerodrome/airstrip</i>
<b>Tipo de terreno</b>	<i>Level/flat</i>
<b>Elevación</b>	<i>48 ft</i>
<b>Tipo de superficie</b>	<i>Grass</i>
<b>Distancia recorrida</b>	<i>135 m</i>

**Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto**

<b>Velocidad de impacto</b>	
<b>Nivel de velocidad</b>	<i>Low</i>
<b>Ángulo de impacto</b>	<i>Unknown</i>
<b>Actitud de cabeceo</b>	
<b>Actitud de rolo</b>	

### Supervivencia

<b>Supervivencia</b>	Yes
<b>Método de localización</b>	<i>Sighting of wreckage</i>
<b>Estado del ELT</b>	<i>Not activated</i>
<b>Sist. de sujeción piloto</b>	<i>Lap belt used</i>
<b>Sist. de sujeción copiloto</b>	
<b>Tiempo de escape</b>	

### Información sobre el Operador

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

### Líneas de Investigación

<b>Factor descriptivo</b>	<i>Aircraft and operations Aircraft components and systems 3200 Landing gear system</i>
<b>Justificación del factor</b>	<i>analisis de la mecanica de falla</i>

### Líneas de Investigación

<b>Factor descriptivo</b>	<i>Aircraft and operations Aircraft operation Cabin crew - actions</i>
<b>Justificación del factor</b>	<i>analisis del desempeño operativo de la tripulacion</i>