



Informe Preliminar

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Falla o mal funcionamiento de sistema o componente (No grupo motor). Cessna 172-B, matrícula LV-HPW, Aeropuerto Juan Domingo Perón, provincia de Neuquén

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 1 de noviembre de 2024 a las 19:08 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2024-120841344--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-HPW. Aeropuerto Juan Domingo Perón, provincia de Neuquén](#). 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 PRELIMINAR	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 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]</i>		
Instancia	<i>Initial notification</i>		
Día/hora UTC	<i>1/11/2024</i>	<i>19:08</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>Aeropuerto Juan Domingo Perón, provincia de Neuquén</i>		
Latitud	<i>38:56:56 South</i>		
Longitud	<i>68:09:21 West</i>		

Reseña del Vuelo

En un vuelo de aviación general, luego del aterrizaje durante el giro de rodaje hacia plataforma, una ráfaga de viento eleva el plano derecho de la aeronave, haciendo que la puntera del plano izquierdo y la hélice impacten contra la superficie de la pista.

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 SAZR (RSA) : Santa Rosa, Lp</i>
Lugar de destino	<i>Argentina SAZN (NQN) : Neuquen, N</i>

Duración del vuelo	<i>3 Hour(s)</i>
Indicativo	
Fase del vuelo	<i>Taxi</i>

Lesiones al Personal

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

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-HPW</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Substantial</i>
Fabricante/modelo	<i>CESSNA 172 B</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>1961</i>
Número de serie	<i>17248643</i>
PMD	<i>1000 kg</i>
Grupo masa	<i>0-2 250 kg</i>
Ciclos totales	
Tipo de combustible	<i>Reciprocating engine fuel - Grade 100 LL</i>
Horas totales	
Doc. de mantenimiento	<i>Current</i>
Certificado de aeronavegabilidad	<i>Permit to fly</i>

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	CONTINENTAL (TELEDYNE) USA 300 FAMILY
Número de serie	21287-D1C
Horas totales	
Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	MCCAULEY ACCESSORY DIV
Modelo	1C172-EM7653
Número de serie	74201
Horas totales	
Horas DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	59 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Private pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	Held required rating		
Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo	

Totales	133 Hour(s)	Totales
Últimos 90 días	8,4 Hour(s)	Últimos 90 días
Últimas 24 horas	6,9 Hour(s)	Últimas 24 horas

Información Meteorológica

Meteorología relevante	Yes
Condiciones MET	VMC
Visibilidad	
Condiciones de luz	Daylight
Descripción del viento	Variable
Dirección del viento	270 Degree(s)
Intensidad del viento	39 kt
Medición de velocidad	Unknown
Ráfagas de viento	Yes

Supervivencia

Supervivencia	Yes
Método de localización	
Estado del ELT	Not activated
Sist. de sujeción piloto	Lap belt used
Sist. de sujeción copiloto	Lap belt
Tiempo de escape	

Información sobre el Operador

Tipo de operación	Non-Commercial Operations Pleasure Cross Country
Tipo de planificación	Non-scheduled
Operador	Argentina Private Operator
Tipo de operador	Private owner

Líneas de Investigación

Factor descriptivo

Meteorological information
Weather conditions
Wind
Horizontal gusts

Justificación del factor

Ráfaga de viento no prevista levantó plano derecho, haciendo que el izquierdo y la hélice impacten contra el terreno