



Informe Preliminar

SUCESO: Incidente

TÍTULO: Fallo o malfuncionamiento de sistema/componente (grupo motor).
Cessna 402, matrícula LV-JHP, Aeropuerto Internacional de Rosario, Santa Fe

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 22 de enero de 2025 a las 12:30 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-07531550--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. Incidente. LV-JHP. Aeropuerto Internacional de Rosario, Santa Fe. 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 conexas.

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>Incident</i>		
Categoría del suceso	<i>SCF-PP: powerplant failure or malfunction</i>		
Instancia	<i>Preliminary</i>		
Día/hora UTC	<i>22/1/2025</i>	<i>12:30</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>Aeropuerto Internacional de Rosario</i>		
Latitud	<i>32:54:26 South</i>		
Longitud	<i>60:47:07 West</i>		

Reseña del Vuelo

En un vuelo de aviación general de traslado, en la aproximación final a la pista02 del Aeropuerto Internacional de Rosario, la tripulación detectó humo saliendo del motor izquierdo, lo detuvo y aterrizó.

Severidad

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

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina Other (Aeródromo de Carcarañá)</i>
Lugar de destino	<i>Argentina SAAR (ROS) : Rosario, Sf</i>

Duración del vuelo	<i>0,2 Hour(s)</i>
Indicativo	
Fase del vuelo	<i>Approach</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-JHP</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Minor</i>
Fabricante/modelo	<i>CESSNA 402</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>1968</i>
Número de serie	<i>402-0251</i>
PMD	<i>3114 kg</i>
Grupo masa	<i>2 251 to 5 700 kg</i>
Ciclos totales	
Tipo de combustible	<i>Reciprocating engine fuel - Grade 100 LL</i>
Horas totales	<i>5693,3 Hour(s)</i>
Doc. de mantenimiento	<i>Current</i>
Certificado de aeronavegabilidad	<i>Valid</i>

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	CONTINENTAL (TELEDYNE) USA TSIO-520, LTSIO-520
Número de serie	275449-R
Horas totales	
Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información del Motor

Posición	2
Fabricante/modelo	CONTINENTAL (TELEDYNE) USA TSIO-520, LTSIO-520
Número de serie	275448
Horas totales	
Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	MCCAULEY PROPELLER SYSTEMS
Modelo	34F32C87-NR
Número de serie	752028
Horas totales	

Horas DURG

Horas DUI

Información de la Hélice

Posición	2
Fabricante	MCCAULEY PROPELLER SYSTEMS
Modelo	34F32C87-NR
Número de serie	752245
Horas totales	
Horas DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	34 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Commercial pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	No required rating		
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales	1166,2 Hour(s)	Totales	
Últimos 90 días	51,5 Hour(s)	Últimos 90 días	43,1 Hour(s)
Últimas 24 horas	0,6 Hour(s)	Últimas 24 horas	0,6 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad		Sexo
Función a bordo	<i>Co-pilot</i>	
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Commercial 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	<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>87 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Pavement</i>
Distancia recorrida	

Supervivencia

Supervivencia	Yes
Método de localización	VHF radio
Estado del ELT	
Sist. de sujeción piloto	Upper body restraint used
Sist. de sujeción copiloto	Upper body restraint
Tiempo de escape	1 Minute(s)

Información sobre el Operador

Tipo de operación	Non-Commercial Operations Relocation
Tipo de planificación	Non-scheduled
Operador	Argentina Private Operator
Tipo de operador	

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	Aircraft and operations Aircraft components and systems 7100 Powerplant system 7140 Engine attachment
Justificación del factor	Se investigará si la vinculación del motor y sus componentes a la estructura de la aeronave pudo haber restringido la capacidad de absorción de vibraciones del sistema de escape.

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	Aircraft and operations Aircraft maintenance/repair Maintenance procedures
Justificación del factor	

La aeronave había sido intervenida por mantenimiento periódico 7 horas antes del suceso y se habían desmontado el sistema de escape del motor, se investigará si existe alguna relación entre las tareas realizadas y la rotura del ducto de escape del motor izq

Líneas de Investigación

Factor descriptivo

*Aircraft and operations
Aircraft maintenance/repair
Maintenance procedures*

Justificación del factor

La rotura del tubo de escape coincidió con la unión por cordón desoldadura, se investigará el procedimiento de soldadura aplicado