



Informe Preliminar

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Relacionado con combustible. Cessna 150H, matrícula LV-CDK,
Aeródromo 9 de Julio, provincia de Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 29 de marzo de 2025 a las 20:03 horas UTC

EXPEDIENTE: EX 2025-33161319-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-CDK. Aeródromo 9 de Julio, provincia de Buenos Aires. 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>FUEL: Fuel related</i>		
Instancia	<i>Preliminary</i>		
Día/hora UTC	<i>29/3/2025</i>	<i>20:03</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>9 de Julio</i>		
Latitud	<i>35:24:29 South</i>		
Longitud	<i>60:56:40 West</i>		

Reseña del Vuelo

*El 29 de marzo la aeronave matrícula LV-CDK, un Cessna 150 H en un vuelo local de aviación general de entrenamiento. Luego de 50 minutos de vuelo posterior a la realización de dos aproximaciones frustradas debido a tránsito sobre la pista, se produjo la pérdida de potencia de motor, lo que llevó al piloto a realizar un aterrizaje de emergencia en un campo lindero al aeródromo.
Como consecuencia del suceso, la aeronave experimentó daños de importancia en el plano alar izquierdo y derecho, los ocupantes abandonaron la aeronave por sus propios medios y sin lesiones.*

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 SAZX : Nueve De Julio , Ba</i>
Lugar de destino	<i>Argentina SAZX : Nueve De Julio , Ba</i>

Duración del vuelo	1 Hour(s)
Indicativo	
Fase del vuelo	Landing

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	LV-CDK
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Substantial
Fabricante/modelo	CESSNA 150 H
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	1968
Número de serie	15068948
PMD	730 kg
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Tipo de combustible	Reciprocating engine fuel - Grade 100 LL
Horas totales	7742,6 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Permit to fly

Información del Motor

Posición	<i>1</i>
Fabricante/modelo	<i>CONTINENTAL (TELEDYNE) USA Other (O-200-A)</i>
Número de serie	<i>68696-8-A</i>
Horas totales	<i>7781 Hour(s)</i>
Ciclos totales	
Horas DURG	<i>660 Hour(s)</i>
Ciclos DURG	
Horas DUI	<i>76,2 Hour(s)</i>

Información de la Hélice

Posición	<i>1</i>
Fabricante	<i>MCCAULEY PROPELLER SYSTEMS</i>
Modelo	<i>1A-101</i>
Número de serie	<i>F3941</i>
Horas totales	
Horas DURG	<i>1413 Hour(s)</i>
Horas DUI	<i>76,2 Hour(s)</i>

Información sobre el Personal

Edad	<i>20 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Pilot-in-command</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Private pilot</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Registry</i>		
Habilitaciones			
	<i>Horas de vuelo - General</i>		<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>
Totales	<i>34,2 Hour(s)</i>	Totales	<i>25,8 Hour(s)</i>
Últimos 90 días	<i>7,7 Hour(s)</i>	Últimos 90 días	<i>6,3 Hour(s)</i>
Últimas 24 horas	<i>0,83 Hour(s)</i>	Últimos 24 horas	<i>0,83 Hour(s)</i>

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>Level/flat</i>
Elevación	<i>246 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Grass</i>
Distancia recorrida	

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	
Nivel de velocidad	<i>Unknown</i>
Ángulo de impacto	<i>Low</i>
Actitud de cabeceo	<i>Nose level</i>
Actitud de rolido	<i>Wings level</i>

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	<i>Sighting of occupants</i>
Estado del ELT	<i>Not activated</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Upper body restraint used</i>
Sist. de sujeción copiloto	<i>Upper body restraint</i>
Tiempo de escape	<i>0,5 Minute(s)</i>

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional Other</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Private Operator</i>
Tipo de operador	<i>Flying club/school</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft operation Flight crew use of procedures Instruction</i>
Justificación del factor	

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft operation Flight crew use of procedures Fuel consumption calculation</i>
Justificación del factor	