



INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2022-89156028- -APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Falla o malfuncionamiento de motor. Puma Audaz, matrícula LV-X764, Alta Gracia, provincia de Córdoba

Fecha y hora del suceso: 25 de agosto de 2022 a las 14:55 horas (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. Accidente. LV-X764. Alta Gracia, provincia de Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2023.

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 PROVISIONAL	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 y/o 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 es 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 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 PROVISIONAL

La JST divulgará el Informe de Seguridad Operacional (ISO) en el plazo más corto posible, preferentemente dentro de los 12 meses de ocurrido el suceso. No obstante, el grado de complejidad de la investigación del suceso puede implicar que el ISO demande más tiempo y que no resulte posible divulgarlo dentro este período. En estos casos, la JST difunde un Informe Provisional en cada aniversario del suceso, conforme lo establecido por el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44) ratificado por Ley N.º 13.891.

El Informe Provisional brinda información actualizada respecto del suceso, agregando información pertinente a la ya comunicada en la notificación inicial y en el Informe Preliminar. Además, resume el estado de la investigación, sus avances y pormenores, las deficiencias de seguridad operacional detectadas y, cuando corresponda, las RSO anticipadas.

El presente Informe Provisional 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 Provisional

Informe Provisional

Datos del Suceso

Número de expediente	89156028/22	
	<i>SCF-PP: powerplant failure or malfunction</i>	
Categoría del suceso		
Día/hora UTC	25/8/2022	14:55
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Alta Gracia, Córdoba</i>	
Latitud	<i>31:39:32 South</i>	
Longitud	<i>64:23:37 West</i>	

Reseña del Vuelo

En vuelo de aviación general, entrenamiento, en el circuito de tránsito, luego de operar la llave selectora de tanque de combustible, el motor se detuvo y el piloto realizó un aterrizaje de emergencia en un campo no preprado.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina AGR : Alta Gracia</i>
Lugar de destino	<i>Argentina AGR : Alta Gracia</i>
Duración del vuelo	<i>0,5 Hour(s)</i>
Indicativo	<i>LV-X764</i>
Fase del vuelo	<i>Take-off</i>



Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	0	0	0	0	0	0
Total en aeronave	0	0	0	2	0	2
Total	0	0	0	0	0	0

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-X764
Fabricante/modelo	OTHER (Puma Audaz)
Año de fabricación	2016
Número de serie	005
PMD	
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	OTHER (Subaru EJ20 2.0)
Número de serie	005
Horas totales	
Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	



Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	OTHER (Aerocalcagno)
Modelo	
Número de serie	
Horas totales	
Horas DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	50 Year(s)	
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Private pilot	
	<i>Horas de vuelo - General</i>	<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>
Totales	323 Hour(s)	Totales
Últimos 90 días		Últimos 90 días
Últimas 24 horas		Últimas 24 horas

Información Meteorológica

Condiciones MET	VMC
Visibilidad	9999 m
Descripción del viento	Calm
Dirección del viento	
Intensidad del viento	3 kt



Estado de la Investigación

**Estado de la
investigación**

El motor se detuvo por falta de combustible.

La llave selectora de tanque de combustible, quedó ubicada en cerrado, al querer cambiar de tanque para nivelar la cantidad de combustible.

La investigación se encuentra en la fase final de publicación del informe ISO

**Acciones correctivas /
Recomendaciones de
Seguridad Operacional**