



Informe Preliminar

SUCESO: Incidente Grave

TÍTULO: Falla o malfuncionamiento de sistema/componente (grupo motor).
Petrel 912i, matrícula LV-ITP, Zona Rural a 16km al norte de General Belgrano,
provincia de Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 11 de enero de 2025 a las 14:55 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-04082816--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 Grave. LV-ITP. Zona Rural a 16km al norte de General Belgrano, 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 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>Serious incident</i>		
Categoría del suceso	<i>SCF-PP: powerplant failure or malfunction</i>		
Instancia	<i>Preliminary</i>		
Día/hora UTC	<i>11/1/2025</i>	<i>14:15</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>Zona Rural a 16km al norte de General Belgrano, provincia de Buenos Aires</i>		
Latitud	<i>35:58:43 South</i>		
Longitud	<i>58:49:57 West</i>		

Reseña del Vuelo

El 11 de enero de 2025, la aeronave matrícula LV-ITP, un Petrel 912i, inició un vuelo desde el Aeropuerto de Morón (provincia de Buenos Aires) a aproximadamente las 13:15 UTC con destino al Aeropuerto Villa Gesell (provincia de Buenos Aires), en un vuelo de aviación general.

Durante la fase de crucero, a 2000 pies de altitud, la aeronave tuvo una aparente caída de RPM acompañadas de vibraciones por lo que la tripulación decidió declararse en emergencia y aterrizar en un campo no preparado.

Como consecuencia del suceso, la aeronave tuvo el desprendimiento del carenado de la rueda del tren de aterrizaje de nariz, sin otro daño visible.

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 SADM : Moron, Ba</i>
Lugar de destino	<i>Argentina SAZV (VLG) : Villa Gesell , Ba</i>
Duración del vuelo	<i>1 Hour(s)</i>
Indicativo	
Fase del vuelo	<i>En route</i>

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie				<i>0</i>		<i>0</i>
Total en aeronave				<i>2</i>		<i>2</i>
Total				<i>2</i>		<i>2</i>

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-ITP</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Minor</i>
Fabricante/modelo	<i>OTHER Generic (Petrel 912i)</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Very Light Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>2018</i>
Número de serie	<i>013</i>
PMD	<i>565 kg</i>
Grupo masa	<i>0-2 250 kg</i>
Ciclos totales	

Tipo de combustible

Horas totales 989 Hour(s)

Doc. de mantenimiento

Certificado de aeronavegabilidad

Información del Motor

Posición 1

Fabricante/modelo OTHER (Rotax Aircraft Engines/912F2)

Número de serie 4413064

Horas totales

Ciclos totales

Horas DURG 989 Hour(s)

Ciclos DURG

Horas DUI

Información de la Hélice

Posición 1

Fabricante OTHER (CLERICI)

Modelo HCF28NB-3

Número de serie 1992

Horas totales

Horas DURG

Horas DUI

Información sobre el Personal

Edad	31 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Commercial pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones			
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales	231,5 Hour(s)	Totales	7,5 Hour(s)
Últimos 90 días	5 Hour(s)	Últimos 90 días	7,5 Hour(s)
Últimas 24 horas	0 Hour(s)	Últimos 24 horas	0 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad	28 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Co-pilot		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Commercial pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones			
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales	361,4 Hour(s)	Totales	6,5 Hour(s)
Últimos 90 días	22,2 Hour(s)	Últimos 90 días	0 Hour(s)
Últimas 24 horas	0 Hour(s)	Últimos 24 horas	0 Hour(s)

Información Meteorológica

Meteorología relevante

Condiciones MET *VMC*

Visibilidad

Condiciones de luz *Daylight*

Descripción del viento

Dirección del viento

Intensidad del viento

Medición de velocidad

Ráfagas de viento

Información sobre el Operador

Tipo de operación *Non-Commercial Operations
Pleasure*

Tipo de planificación *Non-scheduled*

Operador *Argentina
Private Operator*

Tipo de operador *Not applicable*

Líneas de Investigación

Factor descriptivo *Aircraft and operations
Aircraft operation*

Justificación del factor *En proceso de análisis de la información recolectada por la investigación.*