



Informe Preliminar

SUCESO: Incidente

TÍTULO: Falla o malfuncionamiento de sistema / componente (no del grupo motor). Tecnam P2002 JF, matrícula LV-GPQ, Morón, provincia de Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 18 de enero de 2025 a las 14:50 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-06456836--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-GPQ. Morón, 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>Incident</i>	
Categoría del suceso	<i>SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]</i>	
Instancia	<i>Preliminary</i>	
Día/hora UTC	<i>18/1/2025</i>	<i>14:50</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Morón. provincia de Buenos Aires</i>	
Latitud	<i>34:40:43 South</i>	
Longitud	<i>58:38:37 West</i>	

Reseña del Vuelo

El día 18 de Enero del 2025 a las 13:20 UTC despegó del aeropuerto de Morón, la aeronave LV-GPQ un Tecnam P2002 con una tripulación compuesta por un Instructor de vuelo y un alumno Piloto Privado para realizar un vuelo local, de aviación general de instrucción.

Luego de 90 minutos de vuelo, aterrizaron por pista 02 y al momento de liberar la pista por la calle de rodaje Foxtrot, comenzó ceder parcialmente la ballesta del lado derecho del tren de aterrizaje principal. Al advertir esta situación, la tripulación realizó la lista de apagado de motor, comunicó al servicio de control de tránsito y fueron asistidos por el personal del aeropuerto, que se comunicó con esta Junta de investigación. La aeronave quedó detenida sobre la calle de rodaje Foxtrot próximo a la intersección con la calle de rodaje Hotel.

Al arribo del personal de la JST, se pudo verificar que el motivo de la falla se debió a la rotura de uno de los bulones de anclaje del tren del lado derecho.

La investigación resguardó el bulón para analizar la mecánica de fractura, mientras que a su vez se encuentra coordinando con el propietario de la aeronave la realización de ensayos a los bulones de otras aeronaves similares que operan en la escuela.

Severidad

Nivel de daños	Minor
Nivel de lesiones	None
Daños a terceros	No

Información del Vuelo

Lugar de salida	Argentina SADM : Moron, Ba
Lugar de destino	Argentina SADM : Moron, Ba
Duración del vuelo	1,5 Hour(s)
Indicativo	LV-GPQ
Fase del vuelo	Taxi

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	2	0	2

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-GPQ
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Minor
Fabricante/modelo	TECNAM P2002 JF
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Very Light Aeroplane

Año de fabricación	2015
Número de serie	273
PMD	
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Tipo de combustible	
Horas totales	5031,1 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	BOMBARDIER ROTAX (912 S2-01)
Número de serie	9139772
Horas totales	1018,8 Hour(s)
Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	40,8 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	HOFFMANN PROPELLER GMBH
Modelo	HO17GHM-A174177C
Número de serie	80689
Horas totales	
Horas DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	22 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Other		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones			
	<i>Horas de vuelo - General</i>		<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>
Totales	610,5 Hour(s)	Totales	
Últimos 90 días	45,4 Hour(s)	Últimos 90 días	
Últimas 24 horas	3 Hour(s)	Últimas 24 horas	

Información sobre el Personal

Edad		Sexo	Female
Función a bordo	Dual student		
Tipo de licencia	None		
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	

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	<i>On aerodrome/airstrip</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>98 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Pavement</i>
Distancia recorrida	

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	
Nivel de velocidad	<i>Low</i>
Ángulo de impacto	
Actitud de cabeceo	
Actitud de rolido	

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	<i>VHF radio</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	

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional Dual</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 components and systems 5300 Fuselage structure general 5340 Fuselage attachment 5343 Landing gear attachment</i>
Justificación del factor	<i>El incidente fue ocasionado por la rotura de uno de los pernos de sujeción de la ballesta del tren principal de aterrizaje.</i>