



Informe Preliminar

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Fallo o malfuncionamiento de sistema/componente (grupo motor).
Piper PA-38-112, matrícula LV-MXP, zona rural en cercanías del Aeroclub
Tucumán, provincia de Tucumán

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 31 de mayo de 2025 a las 15:40 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-60022327- -APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405, 1º piso (CP1001), Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

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-MXP. Zona rural en cercanías del Aeroclub Tucumán, provincia de Tucumán. 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	Accident		
Categoría del suceso	<i>SCF-PP: powerplant failure or malfunction</i>		
Instancia	<i>Preliminary</i>		
Día/hora UTC	<i>31/5/2025</i>	<i>15:40</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>Zona Rural en las cercanías del Aeroclub Tucumán</i>		
Latitud	<i>26:47:51 South</i>		
Longitud	<i>67:17:38 West</i>		

Reseña del Vuelo

Durante un vuelo de aviación general (adaptación), en la fase de despegue, luego de realizar los procedimientos posteriores a la rotación, la aeronave sufrió una detención de motor, por lo que debió realizar un aterrizaje de emergencia en un campo no preparado.

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 Other (TUC: Aeroclub Tucumán)</i>
Lugar de destino	<i>Argentina Other (TUC: Aeroclub Tucumán)</i>
Duración del vuelo	<i>1,1 Hour(s)</i>
Indicativo	<i>LV-MXP</i>

Fase del vuelo	Take-off
----------------	----------

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-MXP
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Substantial
Fabricante/modelo	PIPER PA38 112
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	1979
Número de serie	38-79A1115
PMD	757 kg
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Tipo de combustible	Reciprocating engine fuel - Grade 100 LL
Horas totales	1513,7 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	LYCOMING 235 FAMILY
Número de serie	L-19942-15
Horas totales	1513 Hour(s)

Ciclos totales

Horas DURG 421 Hour(s)

Ciclos DURG

Horas DUI 43 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición 1

Fabricante SENSENICH PROPELLER MANUF.

Modelo 72KC-0-56

Número de serie K-1430

Horas totales 1479 Hour(s)

Horas DURG 157,4 Hour(s)

Horas DUI

Información sobre el Personal

Edad 51 Year(s)

Sexo Male

Función a bordo Pilot-in-command

Tipo de licencia Aeroplane pilot
Airline transport pilot

Licencia emitida en State of Registry

Habilitaciones Rating not required

Horas de vuelo - General

Totales 6100 Hour(s)

Últimos 90 días 40 Hour(s)

Últimas 24 horas 5 Hour(s)

Horas de vuelo - En el tipo

Totales 250 Hour(s)

Últimos 90 días 6 Hour(s)

Últimos 24 horas 3 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad	<i>70 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Dual student</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Commercial pilot</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Registry</i>		
Habilitaciones	<i>Rating not required</i>		
Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo	
Totales	<i>500 Hour(s)</i>	Totales	<i>70 Hour(s)</i>
Últimos 90 días	<i>10 Hour(s)</i>	Últimos 90 días	<i>10 Hour(s)</i>
Últimas 24 horas	<i>1 Hour(s)</i>	Últimos 24 horas	<i>1 Hour(s)</i>

Información Meteorológica

Meteorología relevante	<i>No</i>
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	<i>9999 m</i>
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	
Dirección del viento	
Intensidad del viento	
Medición de velocidad	<i>Surface</i>
Ráfagas de viento	<i>No</i>

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>1778 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Crops/cultivated field</i>
Distancia recorrida	

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	<i>80 kt</i>
Nivel de velocidad	<i>Low</i>
Ángulo de impacto	<i>Intermediate</i>
Actitud de cabeceo	<i>Nose down</i>
Actitud de rolido	<i>Wings level</i>

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	<i>Other</i>
Estado del ELT	<i>Operated effectively</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Upper body restraint used</i>
Sist. de sujeción copiloto	<i>Upper body restraint</i>
Tiempo de escape	<i>1 Minute(s)</i>

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>Private owner</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft components and systems 2800 Aircraft fuel system</i>
Justificación del factor	<i>Se trabaja bajo la línea de investigación referida a fallas en los componentes que integran el sistema de aprovisionamiento de combustible al motor. Ya que la detención en vuelo del mismo, no arroja por el momento otra hipótesis plausible.</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft maintenance/repair Maintenance/repair operations Aircraft maintenance</i>
Justificación del factor	<i>Se detectaron posibles fallos en la instalación y mantenimiento de diferentes piezas que integran la línea de aprovisionamiento de combustible al motor, mismo serán analizados en laboratorio.</i>