



# Informe de Seguridad Operacional

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Fallo o malfuncionamiento de sistema/componente (grupo motor).  
Experimental Gavilán, matrícula LV-X569, campo próximo al aeródromo de General  
Rodríguez, provincia de Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 03 de febrero de 2024 a las 15:30 horas (UTC)

EXPEDIENTE: EX-2024-12763192- -APN-DNISAE#JST

**DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS**

## **Junta de Seguridad en el Transporte**

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

[info@jst.gob.ar](mailto: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-X569. Campo próximo al aeródromo de General Rodríguez, provincia de Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2025.

El presente informe se encuentra disponible en [www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)

## **INDICE**

<b>SOBRE LA JST.....</b>	<b>4</b>
<b>SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>5</b>
<b>LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS.....</b>	<b>7</b>
<b>INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....</b>	<b>8</b>
<b>1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS .....</b>	<b>9</b>
1.1 Reseña del vuelo .....	9
1.2 Investigación .....	9
<b>2. ANÁLISIS.....</b>	<b>15</b>
<b>3. CONCLUSIONES .....</b>	<b>16</b>
3.1 Conclusiones referidas a factores relacionados con el accidente .....	16
3.2 Conclusiones referidas a otros factores de riesgo de seguridad operacional identificados por la investigación .....	16
<b>4. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL .....</b>	<b>17</b>

## **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 adoptó 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. Sus premisas centrales 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 son el punto de partida de la investigación y se analizan haciendo referencia a las defensas del sistema de transporte junto a otros factores de riesgo.
- Las defensas del sistema de transporte procuran detectar, contener y ayudar a minimizar 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, la ocurrencia de fallas técnicas y las fallas en las defensas están generalmente alejados en tiempo y espacio del desencadenamiento del evento. Son denominados factores sistémicos, y se vinculan estrechamente a elementos tales como 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 síntesis, el modelo sistémico tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como otros factores de riesgo 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 que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas.

## **LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS<sup>1</sup>**

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil

ASO: Acción de Seguridad Operacional

CMA: Certificado Médico Aeronáutico

PPA: Piloto Privado de Avión

TG: Total General (de horas)

UTC: Tiempo Universal Coordinado

---

<sup>1</sup> Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe, se aclaran por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas.

## INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Fecha	03/02/24	Lugar	Campo próximo al aeródromo de General Rodríguez, provincia de Buenos Aires	Coordenadas			
Hora UTC	15:30 <sup>2</sup>			S	34°	41'	20"
				W	59°	01'	51"

Categoría	Fallo o malfuncionamiento de sistema/componente (grupo motor)	Fase de Vuelo	Aproximación	Clasificación		
				Accidente		

Aeronave				Matrícula	LV-X569
Tipo	Avión	Marca	Experimental	Modelo	Gavilán
Propietario	Privado			Daños	De importancia
Operación	Aviación general - recreación				

Tripulación	
Función	Tipo de Licencia
Piloto	Piloto Privado de Avión

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	0	0	0	0
Graves	0	0	0	0
Leves	0	0	0	0
Ninguna	1	1	0	2

<sup>2</sup> Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que para el lugar y fecha del accidente corresponde al huso horario -3.

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 Reseña del vuelo

El 3 de febrero de 2024, la aeronave experimental con matrícula LV-X569, despegó del aeródromo de General Rodríguez (provincia de Buenos Aires) a las 15:30 horas para realizar un vuelo local recreativo.

Cinco minutos después, en condiciones meteorológicas visuales, se incorporó al circuito de aterrizaje. Tras completar el viraje hacia el tramo final de la aproximación, se produjo una pérdida de potencia, por lo que el piloto decidió efectuar un aterrizaje de emergencia en un campo cercano al aeródromo.

Como consecuencia del suceso, la aeronave resultó con daños en el tren de aterrizaje y en el plano alar. El piloto y el pasajero descendieron de la aeronave por sus propios medios, sin lesiones.



Figura 1. Posición final de la aeronave LV-X569. Fuente: investigación JST

### 1.2 Investigación

Se realizaron entrevistas al piloto y al fabricante de la aeronave, quien ocupaba el asiento de pasajero. Según sus relatos, el vuelo consistió en un recorrido recreativo

local, con despegue desde General Rodríguez y posterior incorporación al circuito de aproximación para la pista 35. Durante el ascenso inicial, el piloto percibió un régimen de ascenso inferior al habitual, que atribuyó a la elevada temperatura ambiente.

Posteriormente, al reducir potencia y aplicar aire caliente durante la aproximación final, se produjo un comportamiento anómalo del motor, seguido de una pérdida total de potencia.

En ese momento, la aeronave mantenía parámetros de velocidad y altitud compatibles con una operación normal y se encontraba alineada con el eje de pista. Sin embargo, ante la presencia de una línea de árboles en la trayectoria de aproximación y la falta de potencia en el motor, el piloto desvió el rumbo para realizar un aterrizaje de emergencia en un campo cercano. Durante la toma de contacto, el tren principal derecho colapsó y la aeronave se desplazó unos 20 metros hasta detenerse. No se produjo dispersión de restos.



Figura 2. Daño en el tren principal derecho. Fuente: investigación JST

El suceso ocurrió en un terreno llano con vegetación baja, ubicado a 310 metros de la cabecera de la pista 35. Las marcas en el terreno indicaron que el aterrizaje de emergencia se realizó con una velocidad moderada y con escaso ángulo de

incidencia. En las inspecciones posteriores no se detectaron indicios de falla en la planta motriz.

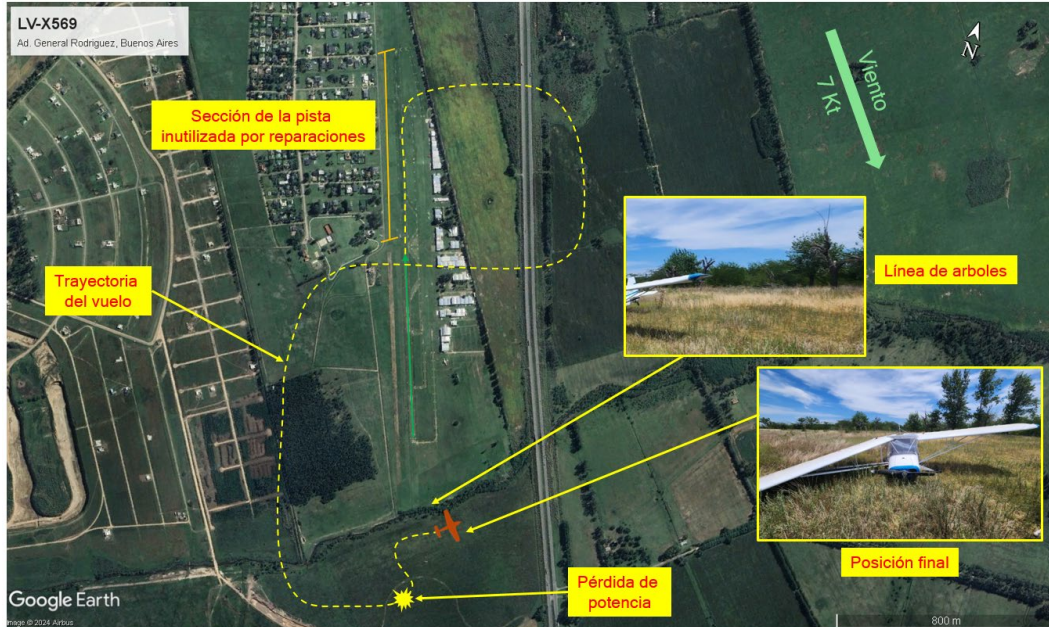


Figura 3. Trayectoria y posición final de la aeronave. Fuente: investigación JST

El piloto contaba con licencia de Piloto Privado de Avión y Certificación Médica Aeronáutica (CMA) vigentes. No fue posible acceder a su libro de vuelo, ni constatar su experiencia reciente, y el legajo remitido por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) no contenía registros de horas de vuelo. Tampoco se hallaron anotaciones firmadas en el historial de la aeronave.

De acuerdo con la información provista por el Servicio Meteorológico Nacional, las condiciones meteorológicas en el lugar y al momento del suceso eran las siguientes:

Información meteorológica <sup>3</sup>	
Viento	320°/7 nudos
Visibilidad	10 km
Fenómenos significativos	Ninguno

<sup>3</sup> Condiciones meteorológicas en superficie.

<b>Nubosidad</b>	1/8 AC 3.000 metros, 5/8 CS <sup>4</sup> 6.000 metros
<b>Temperatura y punto de rocío</b>	33,1 °C / 20,1 °C
<b>Humedad relativa</b>	47 %
<b>Presión a nivel del mar</b>	1.010,6 hPa

Tabla 1

Asimismo, no se emitieron mensajes SIGMET<sup>5</sup> para la zona y horario del suceso.

La aeronave involucrada era monoplano de ala alta, categoría experimental, modelo Gavilán, con peso máximo de 580 kg y capacidad para dos ocupantes. Estaba equipada con un motor modelo NC-65 y una hélice de paso fijo modelo NC Bipanc.

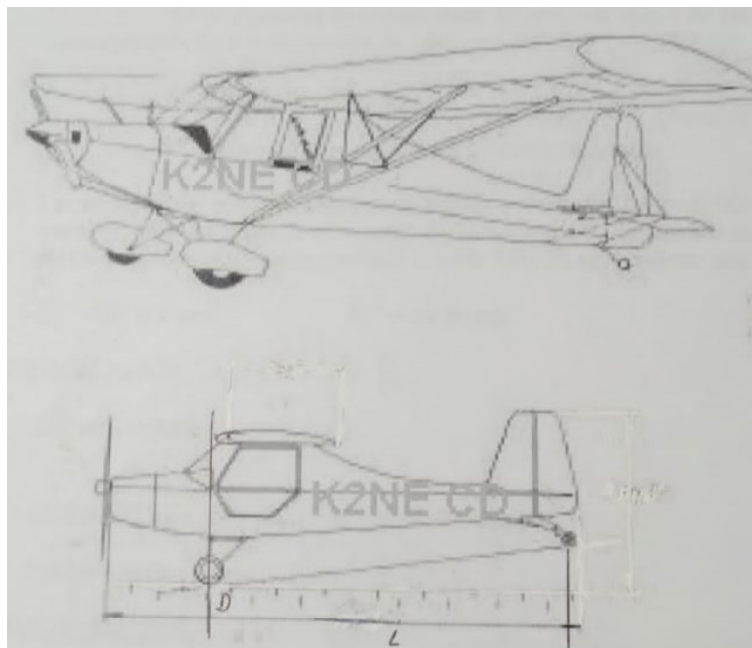


Figura 4. Vistas de la aeronave. Fuente: Manual de Vuelo

<sup>4</sup> Cirrostratos.

<sup>5</sup> SIGMET: Boletín meteorológico que se emite cuando hay condiciones climáticas adversas.

La aeronave se encontraba certificada conforme a la reglamentación vigente. La última inspección fue realizada por su fabricante el 4 de diciembre de 2023, según consta en el Formulario DA 337, registrándose 398,6 horas TG<sup>6</sup> al momento de su ejecución.

Cabe señalar que el 1 de octubre de 2022, la aeronave tuvo una excursión de pista en el mismo aeródromo que resultó en daños en el tren de aterrizaje principal y la hélice.



Figura 5. Daños en tren de aterrizaje principal y hélice producto del suceso de 2022.

Fuente: investigación JST

El formulario de inspección, reparación, alteración y reconstrucción con fecha el 14 de noviembre de 2022 no registra las reparaciones efectuadas tras dicho suceso. En dicho formulario se menciona la instalación de la hélice NC Bipanc con número de serie 001, sin indicar reparaciones o reemplazo, la misma que figuraba antes del evento de 2022. No se hallaron otros registros que documenten trabajos posteriores.

---

<sup>6</sup> TG: Total General.

Cabe señalar que, de acuerdo con el Boletín de Seguridad Operacional elaborado por la JST sobre aviación experimental<sup>7</sup>, el 28 % de los sucesos registrados entre 2012 y 2021 estuvieron vinculados a fallas en la planta motriz. El documento analiza la distribución de las ocurrencias por categoría, conforme a la taxonomía de la OACI, y examina los factores contribuyentes más frecuentes.

---

---

<sup>7</sup> [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/09/aviacion\\_experimental.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/09/aviacion_experimental.pdf).

## 2. ANÁLISIS

El análisis de la información recabada se enfocó en caracterizar el escenario de ocurrencia del accidente y las circunstancias relacionadas con la condición de aeronavegabilidad.

La dinámica del impacto y los daños observados en la aeronave fueron consistentes con lo reportado en las entrevistas: durante la incorporación a la fase final de la aproximación, el piloto percibió un comportamiento anómalo de la planta motriz, que motivó la decisión de realizar un aterrizaje de emergencia. No obstante, la investigación no obtuvo evidencia suficiente que permitiera determinar con un grado de certeza aceptable el origen de la falla de la planta motriz.

Tampoco se relevó documentación que registrara las reparaciones efectuadas como consecuencia de la excursión de pista ocurrida en 2022, lo que impidió evaluar su eventual incidencia en el presente suceso. La falta de evidencia sobre esas reparaciones configura un escenario en el cual la seguridad de la aeronave podría haberse visto degradada para operaciones posteriores.

En este contexto, cabe señalar que el Boletín de Seguridad Operacional sobre aviación experimental destaca la importancia de mantener un registro detallado de las horas de vuelo y de las intervenciones realizadas, a fin de asegurar la trazabilidad de los componentes y fortalecer la seguridad de las operaciones.

---

### **3. CONCLUSIONES**

#### **3.1 Conclusiones referidas a factores relacionados con el accidente**

- ✓ Instantes después de completar el viraje hacia la fase final de la aproximación para el aterrizaje, la aeronave presentó una disminución de potencia
- ✓ El piloto efectuó un aterrizaje de emergencia en un campo próximo al aeródromo de General Rodríguez
- ✓ Los daños en la aeronave se produjeron como consecuencia del desplazamiento sobre un terreno irregular tras el aterrizaje de emergencia

#### **3.2 Conclusiones referidas a otros factores de riesgo de seguridad operacional identificados por la investigación**

La investigación identificó otros factores, sin relación de causalidad con el accidente, pero con potencial impacto en la seguridad operacional:

- ✓ No se relevaron registros documentales de las reparaciones efectuadas en la aeronave tras el suceso ocurrido en 2022
  - ✓ No se obtuvo acceso al libro de vuelo del piloto, lo que impidió constatar su experiencia reciente
-

#### **4. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

La lección que surge de esta investigación que puede ser base de acciones por parte de los propietarios de aeronaves experimentales o de difusión y comunicación por la Administración Nacional de Aviación Civil es una:

##### **ASO AE-185-25**

- ✓ La trazabilidad de las tareas de mantenimiento, reparaciones o modificaciones en las aeronaves experimentales resulta una herramienta fundamental para fortalecer la confiabilidad de los sistemas abordo y la seguridad de respuesta. Por esta razón, se resalta la importancia de registrar todas las tareas realizadas sobre la aeronave con el objetivo de lograr una aptitud de vuelo que permita operaciones seguras.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
AÑO DE LA RECONSTRUCCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** LV-X569 - Informe de Seguridad Operacional

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 17 pagina/s.