



Informe de Incidente

SUCESO: Incidente

TÍTULO: Fallo o malfuncionamiento de sistema/componente (grupo motor).
Beechcraft G36 Bonanza, matrícula LV-KDG, San Antonio de Areco, provincia
de Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 13 de noviembre de 2024 a las 21:45 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2024-125761318- -APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405, 1° 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. Incidente. LV-KDG. San Antonio de Areco, 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.....	3
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....	4
SOBRE EL INFORME DE INCIDENTE	6

SOBRE LA JST¹

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.

¹ El Decreto N.º 461/25, publicado en el Boletín Oficial el 8 de julio de 2025, dispuso la reorganización de la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE en una nueva AGENCIA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN. No obstante, conforme a su artículo 36, hasta que se aprueben las estructuras organizativas y se reasignen las competencias, las funciones actuales de la JST continúan vigentes de manera transitoria.

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 DE INCIDENTE

El **Informe de Incidente** es el resultado de una investigación documental que se realiza para sucesos que, debido a sus características, es poco probable que aporten nuevas lecciones de seguridad operacional. Este tipo de investigación puede no requerir el traslado de los investigadores al lugar del suceso, fundamentándose en la recolección de datos a distancia y entrevistas al personal aeronáutico involucrado. Entre los criterios orientativos para instituir una investigación documental se encuentran los siguientes:

- a. Incidentes de aviación general categorizados como ADRM, ARC, GCOL, LOC-G, RE o USOS², que no hayan ocasionado lesiones a personas y que involucren aeronaves con un MTOW inferior a 2250 kg.
- b. Incidentes categorizados como SCF-PP o SCF-NP que no hayan ocasionado daños a la aeronave ni lesiones a personas.
- c. Emergencias en vuelo que fueran resueltas sin ocasionar daños a la aeronave ni lesiones a personas y, en aquellos casos que corresponda, sin utilizar el oxígeno de emergencia.
- d. Sucesos que involucren únicamente a aeronaves experimentales, a menos que éstas se encuentren en proceso de certificación o el accidente resulte en personas con lesiones graves o fatales.
- e. Todo suceso que fuera notificado de manera tardía, o en el cual se hayan desplazado los restos de la aeronave sin autorización de la JST, del cual no se disponga de información suficiente como para desarrollar una investigación estándar.

² Las categorías de sucesos corresponden a las desarrolladas por el Equipo de Taxonomía Común (CICTT) de la OACI y pueden encontrarse definidas en <http://www.intlaviationstandards.org/>.

El **Informe de Incidente** 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 de Incidente

Datos del Suceso

Clasificación del suceso	<i>Incident</i>	
Alcance de la investigación	<i>Desk investigation</i>	
Categoría del suceso	<i>SCF-PP: powerplant failure or malfunction</i>	
Día/hora UTC	<i>13/11/2024</i>	<i>21:45</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>San Antonio de Areco, provincia de Buenos Aires</i>	
Latitud	<i>34:11:20 South</i>	
Longitud	<i>59:30:13 West</i>	
Condiciones Meteorológicas	<i>VMC</i>	

Reseña del Vuelo

El 13 de noviembre de 2024, la aeronave Beechcraft G36 Bonanza con matrícula LV-KDG, despegó del aeródromo de Ezpeleta (provincia de Buenos Aires) con destino al Aeródromo de Rafaela (provincia de Santa Fe), como primera escala de un trayecto que tenía como destino final el aeródromo de San Francisco (provincia de Córdoba), en un vuelo de traslado.

Durante el vuelo, en las cercanías de General Rodríguez (provincia de Buenos Aires), la tripulación percibió una anomalía en el funcionamiento del motor, sin pérdida de potencia significativa. Ante esta situación, decidieron aterrizar en el aeródromo de General Rodríguez e ingresaron la aeronave a un taller para su revisión. De acuerdo con las entrevistas realizadas, en dicho taller se reemplazó una bujía.

Posteriormente, la tripulación decidió continuar el vuelo hacia el aeródromo de Pueblo Esther (provincia de Santa Fe). Despegaron cerca de las 21:00 UTC desde el aeródromo de General Rodríguez, ascendieron a 4000 pies y, durante la fase de crucero, en las inmediaciones de San Antonio de Areco (provincia de Buenos Aires), la aeronave tuvo nuevamente una pérdida de potencia. La tripulación decidió realizar un aterrizaje en el Lugar Apto Denunciado (LAD) 2977. Durante la aproximación final por la pista 25, al reducir la potencia, el motor se detuvo. Extendieron el tren de aterrizaje, bajaron flaps y completaron el aterrizaje a las 21:45 UTC. La tripulación resultó ilesa y la aeronave no presentó daños visibles.

En el marco del proceso de investigación y en coordinación con el propietario de la aeronave, un mecánico se trasladó al lugar para inspeccionar el motor. Durante la tarea, al retirar el cilindro número cinco, se observó una gran cantidad de restos metálicos provenientes del pistón número tres. No fue posible remover el cilindro de esa posición, ya que el conjunto se encontraba bloqueado por los daños internos.

La investigación tuvo acceso a la documentación técnica de la aeronave y no se evidenció relación directa entre la información registrada y lo sucedido. La inspección y las evidencias relevadas no permitieron determinar de modo fehaciente el origen de la falla. Tampoco se identificaron otros factores que pudieran haber contribuido al presente suceso.

Información del Vuelo

Lugar de salida	Argentina Other (GEZ - Ad. General Rodríguez, provincia de Buenos Aires)
Lugar de destino	Argentina Other (ROP - Ad- Pueblo Esther - Rosario)
Duración del vuelo	0,3 Hour(s)
Call sign	LV-KDG
Fase del vuelo	En route

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-KDG
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	None
Fabricante/modelo	BEECH 36 G36

Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane</i>
Número de serie	<i>E-3982</i>
Grupo masa	<i>0-2 250 kg</i>

Información sobre el Personal

Edad	<i>29 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Pilot-in-command</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Commercial pilot</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Registry</i>		

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Relocation</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Private Operator</i>
Tipo de operador	<i>Private owner</i>