



Informe Provisional

SUCESO: Incidente Grave

TÍTULO: Salida de pista. Cessna 152 II, matrícula LV-BRG, Aeródromo de Morón,
provincia de Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 16 de enero de 2025 a las 12:45 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-05439496- -APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405 1° 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-BRG, Aeródromo de 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 PROVISIONAL	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 PROVISIONAL

La JST divulgará el Informe de Seguridad Operacional (ISO) en el plazo más corto posible, preferentemente dentro de los 12 meses de ocurrido el suceso. No obstante, el grado de complejidad de la investigación del suceso puede implicar que el ISO demande más tiempo y que no resulte posible divulgarlo dentro este período. En estos casos, la JST difunde un Informe Provisional en cada aniversario del suceso, conforme lo establecido por el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44) ratificado por Ley N.º 13.891.

El **Informe Provisional** brinda información actualizada respecto del suceso, agregando información pertinente a la ya comunicada en la notificación inicial y en el Informe Preliminar.

Además, resume el estado de la investigación, sus avances y pormenores, las deficiencias de seguridad operacional detectadas y, cuando corresponda, las RSO anticipadas.

El presente **Informe Provisional** 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 Provisional

Datos del Suceso

Clasificación del suceso	Serious incident <i>RE: Runway excursion</i>
Categoría del suceso	
Instancia	<i>Factual</i>
Día/hora UTC	<i>16/1/2025</i> <i>12:45</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America</i> <i>Argentina</i>
Nombre del lugar	<i>Aeródromo de Morón</i>
Latitud	<i>34:40:43 South</i>
Longitud	<i>58:38:37 West</i>

Reseña del Vuelo

El 16 de enero de 2025 la aeronave matrícula LV-BRG, un Cessna 152 II, despegó del Aeródromo de Morón (Buenos Aires) a las 12:30 en el marco de un vuelo de instrucción local de aviación general, bajo condiciones meteorológicas visuales.

Luego de una primera etapa de vuelo realizada con el instructor de vuelo, el alumno piloto inició su primer vuelo solo. Aproximadamente a las 12:45 horas, al momento del aterrizaje, tuvo una excursión de pista.

Como consecuencia del suceso, la aeronave resultó sin daños y el alumno piloto abandonó la aeronave por sus propios medios sin lesiones.

Severidad

Nivel de daños	<i>None</i>
Nivel de lesiones	<i>None</i>
Daños a terceros	<i>No</i>

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina</i> <i>SADM : Moron, Ba</i>
Lugar de destino	<i>Argentina</i> <i>SADM : Moron, Ba</i>
Duración del vuelo	<i>0,3 Hour(s)</i>
Call sign	<i>LV-BRG</i>
Fase del vuelo	<i>Landing</i>

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Total en aeronave	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>1</i>
Total	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>1</i>

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-BRG</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>None</i>
Fabricante/modelo	<i>CESSNA</i> <i>152 (II)</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing</i> <i>Aeroplane</i> <i>Small Aeroplane</i> <i>Small Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>1981</i>
Número de serie	<i>15285147</i>
PMD	
Grupo masa	<i>0-2 250 kg</i>
Ciclos totales	

Tipo de combustible

Horas totales 29156,4 Hour(s)

Doc. de mantenimiento Current

Certificado de aeronavegabilidad Valid

Información del Motor

Posición 1

Fabricante/modelo LYCOMING
235 FAMILY

Número de serie RL-12596-15

Horas totales 17231,7 Hour(s)

Ciclos totales

Horas DURG 1128,5 Hour(s)

Ciclos DURG

Horas DUI

Información de la Hélice

Posición 1

Fabricante MCCAULEY PROPELLER SYSTEMS

Modelo 1A103/TCM6958

Número de serie RPBF089

Horas totales

Horas DURG

Horas DUI

Información sobre el Personal

Edad		Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Pilot-in-command</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Student pilot</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Registry</i>		
Habilitaciones			
	<i>Horas de vuelo - General</i>		<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>
Totales	<i>62,8 Hour(s)</i>	Totales	
Últimos 90 días	<i>14,3 Hour(s)</i>	Últimos 90 días	
Últimas 24 horas	<i>1,3 Hour(s)</i>	Últimas 24 horas	

Información Meteorológica

Meteorología relevante	<i>No</i>
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	<i>10000 m</i>
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	<i>Calm</i>
Dirección del viento	<i>30 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>4 kt</i>
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	

Supervivencia

Supervivencia	Yes
Método de localización	
Estado del ELT	<i>Not activated</i>
Sist. de sujeción piloto	
Sist. de sujeción copiloto	
Tiempo de escape	

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional First Solo</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Private Operator</i>
Tipo de operador	<i>Flying club/school</i>

Estado de la Investigación

Estado de la investigación	<i>La investigación se encuentra en la etapa final de la realización del Proyecto de Informe de Seguridad Operacional.</i>
Acciones correctivas	<i>No se formulan.</i>