



Informe Provisional

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 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. 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 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	Incident <i>SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]</i>
Categoría del suceso	
Instancia	<i>Factual</i>
Día/hora UTC	<i>18/1/2025</i> <i>14:50</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America</i> <i>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 18 de enero de 2025 la aeronave matrícula LV-GPQ, un Tecnam P2002 JF, despegó del Aeródromo de Morón (Buenos Aires) a las 13:20 en el marco de un vuelo local de aviación general de instrucción, bajo condiciones meteorológicas VMC.

Luego de 90 minutos de vuelo, aterrizaron por la pista 02, y al momento de liberar por la calle de rodaje Foxtrot, la ballesta del lado derecho del tren principal cedió parcialmente. Ante esta situación la tripulación apagó el motor a fin de evitar daños significativos. La aeronave se detuvo en la calle de rodaje Foxtrot, próximos a la intersección con la calle de rodaje Hotel.

Luego la tripulación comunicó su situación al servicio de tránsito aéreo que intantes posteriores envió personal para asistir a la aeronave. En paralelo jefatura de aeródromo notificó el suceso a esta junta.

Como consecuencia del suceso, la aeronave resultó con daños leves en la zona del tren de aterrizaje principal mientras que tanto el alumno piloto como el instructor abandonaron la aeronave por sus propios medios sin presentar lesiones.

Severidad

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

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina SADM : Moron, Ba</i>
Lugar de destino	<i>Argentina SADM : Moron, Ba</i>
Duración del vuelo	<i>1,5 Hour(s)</i>
Call sign	<i>LV-GPQ</i>
Fase del vuelo	<i>Taxi</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>2</i>	<i>0</i>	<i>2</i>
Total	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>2</i>

Información de la Aeronave

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

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	<i>10000 m</i>
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	<i>Calm</i>
Dirección del viento	<i>140 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>6 kt</i>
Medición de velocidad	<i>Surface</i>
Ráfagas de viento	<i>No</i>

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 rolo	

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>