



Informe Provisional

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Relacionado con combustible. Piper PA-25-150, matrícula LV-ICU, zona rural Pinzón, provincia de Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 25 de febrero de 2025 a las 22:50 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-20687606- -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. Accidente. LV-ICU. Zona rural Pinzón, 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 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 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	<i>Accident</i> <i>FUEL: Fuel related</i>
Categoría del suceso	
Instancia	<i>Factual</i>
Día/hora UTC	<i>25/2/2025</i> <i>22:50</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America</i> <i>Argentina</i>
Nombre del lugar	<i>Zona rural, Pinzón, Buenos Aires</i>
Latitud	<i>33:58:13 South</i>
Longitud	<i>60:42:11 West</i>

Reseña del Vuelo

El 25 de febrero de 2025, la aeronave matricula LV-ICU, un Piper PA-25 -150 Pawnee, despegó del aeródromo de Pergamino (provincia de Buenos Aires) aproximadamente a las 19:00 horas para realizar un vuelo local de entrenamiento.

Durante la fase de crucero la aeronave experimentó una pérdida de potencia por lo que el piloto decidió realizar un aterrizaje en un campo no preparado en la zona rural cercana a la localidad de Pinzón y a 9 km del aeródromo de Pergamino.

Como consecuencia del aterrizaje se produjeron daños de importancia en la aeronave.

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</i> <i>SAAN : Pergamino, Ba</i>
Lugar de destino	<i>Argentina</i> <i>SAAN : Pergamino, Ba</i>
Duración del vuelo	<i>0,3 Hour(s)</i>
Call sign	<i>LV-ICU</i>
Fase del vuelo	<i>En route</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-ICU</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Substantial</i>
Fabricante/modelo	<i>PIPER</i> <i>PA25 (150)</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing</i> <i>Aeroplane</i> <i>Small Aeroplane</i> <i>Small Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>1961</i>
Número de serie	<i>25-575</i>
PMD	<i>1315 kg</i>
Grupo masa	<i>0-2 250 kg</i>
Ciclos totales	

Tipo de combustible	<i>Reciprocating engine fuel - Grade 100 LL</i>
Horas totales	<i>5035,4 Hour(s)</i>
Doc. de mantenimiento	<i>Current</i>
Certificado de aeronavegabilidad	<i>Valid</i>

Información del Motor

Posición	<i>1</i>
Fabricante/modelo	<i>LYCOMING 320 FAMILY (O-320-A2B)</i>
Número de serie	<i>L-12355-27</i>
Horas totales	<i>5156,2 Hour(s)</i>
Ciclos totales	
Horas DURG	<i>546,6 Hour(s)</i>
Ciclos DURG	
Horas DUI	<i>9,4 Hour(s)</i>

Información de la Hélice

Posición	<i>1</i>
Fabricante	<i>SENSENICH</i>
Modelo	<i>74DM6-0-52</i>
Número de serie	<i>A45528</i>
Horas totales	
Horas DURG	<i>606,4 Hour(s)</i>
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	<i>51 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>		
Habilitaciones	<i>Held required rating</i>		
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales	<i>468,7 Hour(s)</i>	Totales	<i>3 Hour(s)</i>
Últimos 90 días	<i>11 Hour(s)</i>	Últimos 90 días	<i>3 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>12000 m</i>
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	<i>Calm</i>
Dirección del viento	<i>110 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>3 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>Off aerodr < 10 km</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>269 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Grass</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	<i>Low</i>
Actitud de cabeceo	<i>Nose level</i>
Actitud de rolo	<i>Wings level</i>

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	<i>Other</i>
Estado del ELT	<i>Not carried</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Upper body restraint used</i>
Sist. de sujeción copiloto	
Tiempo de escape	<i>1 Minute(s)</i>

Información sobre el Operador

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

Estado de la Investigación

Estado de la investigación	<i>La investigación se encuentra en etapa final de la realización del informe de seguridad operacional.</i>
----------------------------	---

Acciones correctivas

No se formulan