



Informe Provisional

SUCESO: Incidente Grave

TÍTULO: Fallo o malfuncionamiento de sistema/componente (Grupo motor).
Boeing B-737-800, matrícula LV-FRK, Aeroparque Jorge Newbery, Ciudad
Autónoma de Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 5 de marzo de 2025 a las 20:30 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-24026397- - APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405 1º 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: Incidente Grave. LV-FRK. Aeroparque Jorge Newbery, Ciudad Autónoma 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>SCF-PP: powerplant failure or malfunction</i>	
Categoría del suceso		
Instancia	<i>Factual</i>	
Día/hora UTC	<i>5/3/2025</i>	<i>20:30</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America</i> <i>Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Aeroparque Jorge Newbery</i>	
Latitud	<i>34:33:35 South</i>	
Longitud	<i>58:24:54 West</i>	

Reseña del Vuelo

El 5 de marzo de 2025 la aeronave matrícula LV-FRK, un Boeing B-737-800 operado por Aerolíneas Argentinas, despegó del Aeropuerto Metropolitano Jorge Newbery, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a las 20:30 horas con destino al Aeropuerto Internacional Juan Domingo Perón (Neuquén, de la provincia homónima), en un vuelo de aviación comercial regular.

Al llegar a la velocidad de rotación se produce una falla en el motor número 1 (izquierdo) con desprendimiento de metales calientes sobre la pista y paño verde. La tripulación declaró la emergencia y aterrizó 50 minutos después en el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini de la ciudad de Ezeiza, provincia de Buenos Aires.

Como consecuencia del suceso, la aeronave experimentó daños en el motor izquierdo con desprendimiento de metales hacia su exterior.

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 SABE (AEP) : Buenos Aires/Aeroparque, Jorge Newbery, Cf</i>
Lugar de destino	<i>Argentina SAZN (NQN) : Neuquen, N</i>
Duración del vuelo	<i>0,833 Hour(s)</i>
Call sign	<i>AR1648</i>
Fase del vuelo	<i>Take-off</i>

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie						
Total en aeronave				<i>152</i>		<i>152</i>
Total				<i>152</i>		<i>152</i>

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-FRK</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Substantial</i>
Fabricante/modelo	<i>BOEING 737 800</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Large Aeroplane Large Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>2014</i>
Número de serie	<i>41560</i>
PMD	<i>79,017 kg</i>
Grupo masa	<i>27 001 to 272 000 kg</i>
Ciclos totales	<i>15087</i>

Tipo de combustible	<i>Turbine engine fuel - Jet A-1 / JP-8 (US) / F34 (NATO) / AVTUR</i>
Horas totales	<i>29040 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>CFM INTERNATIONAL CFM56-7B Series</i>
Número de serie	<i>657535</i>
Horas totales	<i>29040 Hour(s)</i>
Ciclos totales	<i>15087</i>
Horas DURG	<i>29040 Hour(s)</i>
Ciclos DURG	<i>15087</i>
Horas DUI	<i>18 Hour(s)</i>

Información del Motor

Posición	<i>2</i>
Fabricante/modelo	<i>CFM INTERNATIONAL CFM56-7B Series</i>
Número de serie	<i>657542</i>
Horas totales	<i>29040 Hour(s)</i>
Ciclos totales	<i>15087</i>
Horas DURG	<i>29040 Hour(s)</i>
Ciclos DURG	<i>15087</i>
Horas DUI	<i>18 Hour(s)</i>

Información sobre el Personal

Edad	42 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Airline transport pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	Held required rating		
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales		Totales	
Últimos 90 días		Últimos 90 días	
Últimas 24 horas		Últimas 24 horas	

Información sobre el Personal

Edad	49 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Co-pilot		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Commercial pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	Held required rating		
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
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>110 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>8 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>20 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Pavement</i>

Distancia recorrida

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Commercial Air Transport Passenger Airline</i>
Tipo de planificación	<i>Scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Aerolíneas Argentinas</i>
Tipo de operador	<i>Not applicable</i>

Estado de la Investigación

**Estado de la
investigación**

En analisis de los datos del Flight Data Recorder.

Acciones correctivas