



# Informe Preliminar

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Falla o malfuncionamiento de sistema/componente (grupo motor) /  
Vuelo no planeado en IMC / Otros. BRM AERO, matrícula LV-S073, campo  
privado en la intersección de RN 16 y RN 9, Metán, provincia de Salta

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

EXPEDIENTE: EX-2025-41673910--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](http://www.argentina.gob.ar/jst)

[info@jst.gob.ar](mailto: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-S073. Campo privado en la Intersección de RN 16 y RN 9, Metán, provincia de Salta. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

El presente informe se encuentra disponible en [www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)

## ÍNDICE

<b>SOBRE LA JST .....</b>	<b>4</b>
<b>SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>5</b>
<b>SOBRE EL INFORME PRELIMINAR .....</b>	<b>7</b>

## **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 PRELIMINAR**

El **Informe Preliminar** tiene como objetivo comunicar, en un plazo de 30 días posteriores al suceso, los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación. Esta información actualizada complementa la proporcionada en la notificación inicial del suceso.

El presente **Informe Preliminar** 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 Preliminar

## Datos del Suceso

<b>Clasificación del suceso</b>	<b>Accident</b>	
<b>Categoría del suceso</b>	SCF-PP: powerplant failure or malfunction UIMC: Unintended flight in IMC OTHR: Other	
<b>Instancia</b>	Preliminary	
<b>Día/hora UTC</b>	20/4/2025	20:30
<b>Estado/lugar del suceso</b>	South America Argentina	
<b>Nombre del lugar</b>	Campo privado en la Intersección de RN 16 y RN 9, Metán, provincia de Salta	
<b>Latitud</b>	25:20:32 South	
<b>Longitud</b>	64:55:16 West	

## Reseña del Vuelo

El domingo 20 de abril, a las 16:30 hora local, en un vuelo de aviación general de traslado, una aeronave despegó desde el Aeroclub Salta General Belgrano con destino a Rosario de la Frontera - bajo reglas VFR.

El vuelo se desarrolló sin novedades hasta aproximadamente 20 millas del destino, cuando las condiciones meteorológicas se deterioraron, volviéndose incompatibles con el vuelo visual (aparente ingreso a condiciones IMC). En ese contexto, también se habría producido una posible falla en un componente del motor, afectando la continuidad segura del vuelo.

Frente a esta dificultad, el piloto tomó la decisión de activar el sistema de emergencia de la aeronave (paracaídas balístico). Esto permitió una aproximación controlada hasta un campo no preparado (cultivo de soja).

Al tomar contacto con el terreno, la aeronave sufrió daños en el tren de aterrizaje y otros daños estructurales menores.

No se registraron lesiones en el piloto.

**Severidad**

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

**Información del Vuelo**

<b>Lugar de salida</b>	<i>Argentina Other (GBL: Gral. Belgrano)</i>
<b>Lugar de destino</b>	<i>Argentina FRO : Rosario De La Frontera</i>
<b>Duración del vuelo</b>	<i>0,667 Hour(s)</i>
<b>Indicativo</b>	
<b>Fase del vuelo</b>	<i>En route</i>

**Lesiones al Personal**

	<b>Mortales</b>	<b>Graves</b>	<b>Leves</b>	<b>Ninguna</b>	<b>Desc.</b>	<b>Total</b>
<b>Total en superficie</b>						
<b>Total en aeronave</b>				2		2
<b>Total</b>				2		2

**Información de la Aeronave**

<b>Matrícula</b>	<b><i>LV-S073</i></b>
<b>Estado de matrícula</b>	<i>Argentina</i>
<b>Daños en la aeronave</b>	<i>Minor</i>
<b>Fabricante/modelo</b>	<i>BRM AERO (Bristell)</i>
<b>Categoría de aeronave</b>	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Light Sport Aeroplane</i>
<b>Año de fabricación</b>	
<b>Número de serie</b>	<i>327/2018</i>
<b>PMD</b>	

<b>Grupo masa</b>	<i>0-2 250 kg</i>
<b>Ciclos totales</b>	
<b>Tipo de combustible</b>	<i>Reciprocating engine fuel - Grade 100 LL</i>
<b>Horas totales</b>	<i>1327 Hour(s)</i>
<b>Doc. de mantenimiento</b>	<i>Current</i>
<b>Certificado de aeronavegabilidad</b>	<i>Valid</i>

#### Información del Motor

<b>Posición</b>	<i>1</i>
<b>Fabricante/modelo</b>	<i>BOMBARDIER ROTAX ( modelo912 is-3)</i>
<b>Número de serie</b>	<i>7704362</i>
<b>Horas totales</b>	<i>1327 Hour(s)</i>
<b>Ciclos totales</b>	
<b>Horas DURG</b>	<i>46 Hour(s)</i>
<b>Ciclos DURG</b>	
<b>Horas DUI</b>	

#### Información de la Hélice

<b>Posición</b>	<i>1</i>
<b>Fabricante</b>	<i>MT-PROPELLER ENTWICKLUNG GMBH (modelo MTV-34-1-A)</i>
<b>Modelo</b>	<i>MTV-34-1-A</i>
<b>Número de serie</b>	<i>180415</i>
<b>Horas totales</b>	<i>1327 Hour(s)</i>
<b>Horas DURG</b>	<i>46 Hour(s)</i>
<b>Horas DUI</b>	

**Información sobre el Personal**

<b>Edad</b>	<i>55 Year(s)</i>	<b>Sexo</b>	<i>Male</i>
<b>Función a bordo</b>	<i>Pilot-in-command</i>		
<b>Tipo de licencia</b>	<i>Aeroplane pilot Commercial pilot</i>		
<b>Licencia emitida en</b>	<i>State of Registry</i>		
<b>Habilitaciones</b>			
	<i>Horas de vuelo - General</i>		<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>
<b>Totales</b>		<b>Totales</b>	
<b>Últimos 90 días</b>	<i>8 Hour(s)</i>	<b>Últimos 90 días</b>	
<b>Últimas 24 horas</b>	<i>1,5 Hour(s)</i>	<b>Últimas 24 horas</b>	

**Información Meteorológica**

<b>Meteorología relevante</b>	
<b>Condiciones MET</b>	
<b>Visibilidad</b>	
<b>Condiciones de luz</b>	<i>Daylight</i>
<b>Descripción del viento</b>	
<b>Dirección del viento</b>	
<b>Intensidad del viento</b>	
<b>Medición de velocidad</b>	
<b>Ráfagas de viento</b>	

**Información sobre el Lugar del Suceso**

<b>Lugar de los restos</b>	<i>Off aerodr &lt; 10 km</i>
<b>Tipo de terreno</b>	<i>Level/flat</i>
<b>Elevación</b>	<i>2484 ft</i>
<b>Tipo de superficie</b>	<i>Crops/cultivated field</i>
<b>Distancia recorrida</b>	

**Supervivencia**

<b>Supervivencia</b>	<i>Yes</i>
<b>Método de localización</b>	<i>Sighting of occupants</i>
<b>Estado del ELT</b>	<i>Operated effectively</i>
<b>Sist. de sujeción piloto</b>	<i>Upper body restraint used</i>
<b>Sist. de sujeción copiloto</b>	<i>Upper body restraint</i>
<b>Tiempo de escape</b>	<i>1 Minute(s)</i>

**Información sobre el Operador**

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

**Líneas de Investigación**

<b>Factor descriptivo</b>	<i>Undefined</i>
<b>Justificación del factor</b>	<i>De acuerdo a la información recopilada el vuelo comenzó VFR y llegando a destino cambió a IMC, con una aparente falla de motor.</i>