



Informe Preliminar

SUCESO: Incidente Grave

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

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 4 de julio de 2025 a las 10:03 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-74080914- - 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-FUB. 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 PRELIMINAR.....	6

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 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

Clasificación del suceso	<i>Serious incident</i>		
Categoría del suceso	<i>SCF-PP: powerplant failure or malfunction</i>		
Instancia	<i>Preliminary</i>		
Día/hora UTC	<i>4/7/2025</i>	<i>10:03</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>Buenos Aires, Argentina</i>		
Latitud	<i>34:33:35 South</i>		
Longitud	<i>58:24:54 West</i>		

Reseña del Vuelo

El 4 de julio de 2025, la aeronave con matrícula LV-FUB, un Boeing B-737-800 operado por Aerolíneas Argentinas, despegó desde el Aeroparque Jorge Newbery (Ciudad Autónoma de Buenos Aires) a las 09:13 horas con destino al Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (Chile), en un vuelo de aviación comercial regular.

Durante la fase de ascenso a unos 22.000 pies, se produjo la falla del motor N°2. La tripulación declaró la emergencia y regresó al Aeroparque Jorge Newbery solo con el motor N°1 operativo, donde aterrizó sin inconvenientes.

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>Chile SCEL (SCL) : Santiago/Intl</i>

Duración del vuelo	<i>0,8 Hour(s)</i>
Indicativo	<i>LV-FUB</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>157</i>	<i>0</i>	<i>157</i>
Total	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>157</i>	<i>0</i>	<i>157</i>

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-FUB</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Substantial</i>
Fabricante/modelo	<i>BOEING 737 800 8HX</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Large Aeroplane Large Aeroplane</i>
Año de fabricación	
Número de serie	<i>39893</i>
PMD	
Grupo masa	<i>27 001 to 272 000 kg</i>
Ciclos totales	
Tipo de combustible	
Horas totales	
Doc. de mantenimiento	
Certificado de aeronavegabilidad	

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	CFM INTERNATIONAL CFM56-7B Series
Número de serie	660232
Horas totales	
Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información del Motor

Posición	2
Fabricante/modelo	CFM INTERNATIONAL CFM56-7B Series
Número de serie	660268
Horas totales	
Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	35 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			
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales		Totales	
Últimos 90 días		Últimos 90 días	

Últimas 24 horas	Últimos 24 horas
------------------	------------------

Información sobre el Personal

Edad	33 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Co-pilot		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Airline transport pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
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	
Condiciones MET	
Visibilidad	
Condiciones de luz	Daylight
Descripción del viento	
Dirección del viento	
Intensidad del viento	
Medición de velocidad	
Ráfagas de viento	

Información sobre el Operador

Tipo de operación	Commercial Air Transport Passenger Airline
Tipo de planificación	Scheduled
Operador	Argentina Aerolineas Argentinas
Tipo de operador	Other

Líneas de Investigación

Factor descriptivo *Aircraft and operations*

Justificación del factor *La investigación se encuentra en proceso de recolección de información y análisis.*

Líneas de Investigación

Factor descriptivo *Aircraft and operations*
Aircraft components and systems
7100 Powerplant system

Justificación del factor *La investigación se encuentra en proceso de recolección de información y análisis.*