



Informe de Incidente

SUCESO: Incidente

TÍTULO: Fallo o malfuncionamiento de sistema/componente (grupo motor).
Rans/Rimoldi S-12XL, matrícula LV-UX048, Gonnet, La Plata, provincia de
Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 12 de septiembre de 2025 a las 20:00 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-102016675- -APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS

Junta de Seguridad en el Transporte

Av. del Libertador 405, 1° piso (CP1001), Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

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-UX048. Gonnet, La Plata, 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.....	3
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....	4
SOBRE EL INFORME DE INCIDENTE	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 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 DE INCIDENTE

El **Informe de Incidente** es el resultado de una investigación documental que se realiza para sucesos que, debido a sus características, es poco probable que aporten nuevas lecciones de seguridad operacional. Este tipo de investigación puede no requerir el traslado de los investigadores al lugar del suceso, fundamentándose en la recolección de datos a distancia y entrevistas al personal aeronáutico involucrado. Entre los criterios orientativos para instituir una investigación documental se encuentran los siguientes:

- a. Incidentes de aviación general categorizados como ADRM, ARC, GCOL, LOC-G, RE o USOS¹, que no hayan ocasionado lesiones a personas y que involucren aeronaves con un MTOW inferior a 2250 kg.
- b. Incidentes categorizados como SCF-PP o SCF-NP que no hayan ocasionado daños a la aeronave ni lesiones a personas.
- c. Emergencias en vuelo que fueran resueltas sin ocasionar daños a la aeronave ni lesiones a personas y, en aquellos casos que corresponda, sin utilizar el oxígeno de emergencia.
- d. Sucesos que involucren únicamente a aeronaves experimentales, a menos que éstas se encuentren en proceso de certificación o el accidente resulte en personas con lesiones graves o fatales.
- e. Todo suceso que fuera notificado de manera tardía, o en el cual se hayan desplazado los restos de la aeronave sin autorización de la JST, del cual no se disponga de información suficiente como para desarrollar una investigación estándar.

¹ Las categorías de sucesos corresponden a las desarrolladas por el Equipo de Taxonomía Común (CICTT) de la OACI y pueden encontrarse definidas en <http://www.intlaviationstandards.org/>.

El **Informe de Incidente** 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 de Incidente

Datos del Suceso

Clasificación del suceso	<i>Incident</i>	
Alcance de la investigación	<i>Desk investigation</i>	
Categoría del suceso	<i>SCF-PP: powerplant failure or malfunction</i>	
Día/hora UTC	<i>12/9/2025</i>	<i>20:00</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Gonnet, La Plata. provincia de Buenos Aires</i>	
Latitud	<i>34:52:25 South</i>	
Longitud	<i>57:59:42 West</i>	
Condiciones Meteorológicas	<i>VMC</i>	

Reseña del Vuelo

El 12 de septiembre del 2025, un ultraliviano matricula LV-UX048, un Rans/Rimoldi de un operador privado, que iba a bordo como único tripulante, despegó del Aeródromo de Ensenada en La Plata, con intención de realizar un vuelo local.

Luego de 15 minutos de vuelo, durante la fase de crucero, a una altitud de 1200 pies, el motor del ultraliviano comenzó a fallar. El piloto buscó un lugar apropiado y realizó un aterrizaje de emergencia en un campo en la zona de Gonnet sin sufrir lesiones y sin provocar daños en el ultraliviano. Unas personas que se encontraban en la zona, ayudaron al piloto a remolcar la aeronave hasta un lugar cercano a una vivienda a fin que quede resguardada.

Al día siguiente, el piloto junto con personal de mantenimiento, intentaron una puesta en marcha, al no lograrlo comenzaron a revisar el sistema de combustible, el tipo de falla presentada daba el indicio que el origen fuese dicho sistema.

El ultraliviano posee dos bombas de combustible, en paralelo. Una eléctrica y otra neumática.

La bomba eléctrica está conectada a un relay, una de las patas de éste se conecta a una llave de encendido que está conectada a la batería. La salida del relay, que alimenta el positivo de la bomba, se conecta a un fusible. El otro extremo del fusible se conecta al positivo de la bomba. El negativo de la bomba va al chasis común de todos los elementos como, por ejemplo, el encendido del motor (estructura del avión). Se verificaron las conexiones y al desconectar el fusible de la bomba eléctrica se observó suciedad y óxido. Según lo manifestado por el personal de mantenimiento, esa condición pudo tener origen por estar en contacto con humedad y partículas del medioambiente.

Se limpió el fusible, se lo reconectó y prepararon para una nueva puesta en marcha. El motor encendió sin presentar fallas, se realizaron comprobaciones en distintos regímenes de potencia, la marcha del motor fue continua. El ultraliviano se desarmó fue trasladado por tierra al aeródromo de partida.

De las comprobaciones realizadas, el escenario de ocurrencia más probable es que la pérdida de potencia al momento del suceso tuvo su origen en una interrupción del flujo de combustible. Un fallo en la bomba eléctrica, causado por corrosión en el fusible debido a la alta humedad del hangar. el propietario y operados dispuso como medida de mitigación se incorporará al mantenimiento el cambio del fusible cada año como medida particular.

Información del Vuelo

Lugar de salida Argentina (PTL)

Lugar de destino Argentina (PTL)

Duración del vuelo 0,3 Hour(s)

Call sign LV-UX048

Fase del vuelo En route

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-UX048
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>None</i>
Fabricante/modelo	<i>AAI (Rans/Rimoldi)</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Ultralight/ Microlight Fixed-wing</i>
Número de serie	<i>03960692</i>
Grupo masa	<i>0-2 250 kg</i>

Información sobre el Personal

Edad	<i>64 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Pilot-in-command</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Other</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Registry</i>		

Información sobre el Operador

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