



Informe Preliminar

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Falla o malfuncionamiento de sistema/componente (grupo motor).
AYRES S3R (G1), matrícula LV-WZM, San Ramón de la Nueva Orán, provincia de
Salta

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 7 de octubre de 2025 a las 13:30 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-111600985--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-WZM. San Ramón de la Nueva Orán, provincia de Salta. 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	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 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>Accident</i>	
Categoría del suceso	<i>SCF-PP: powerplant failure or malfunction</i>	
Instancia	<i>Preliminary</i>	
Día/hora UTC	<i>7/10/2025</i>	<i>13:30</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>San Ramón de la Nueva Orán, Salta</i>	
Latitud	<i>23:06:52 South</i>	
Longitud	<i>64:23:35 West</i>	

Reseña del Vuelo

El día 7 de octubre de 2025, a las 13:30 hora local, durante un vuelo de trabajo aéreo de fumigación, una aeronave que operaba en las inmediaciones de San Ramón de la Nueva Orán, provincia de Salta, presentó un desperfecto en la planta motriz durante el desarrollo de la operación.

Ante esta situación, y con el objetivo de preservar la seguridad del vuelo, el piloto tomó la decisión de realizar un aterrizaje de emergencia en un campo no preparado.

La maniobra permitió la detención de la aeronave fuera de áreas preparadas para la operación aérea. Como consecuencia del aterrizaje, la aeronave habría sufrido daños materiales.

No se registraron lesiones en el piloto.

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 SASO (ORA) : Oran, S.</i>
Lugar de destino	<i>Argentina SASO (ORA) : Oran, S.</i>
Duración del vuelo	<i>1 Hour(s)</i>
Indicativo	<i>LV-WZM</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-WZM</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Substantial</i>
Fabricante/modelo	<i>AYRES S2R (G1)</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane</i>

Año de fabricación	1997
Número de serie	G1-107
PMD	
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Tipo de combustible	Turbine engine fuel - Jet A (US)
Horas totales	3707 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Other
Certificado de aeronavegabilidad	Invalid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	HONEYWELL GARRETT-TPE331
Número de serie	P-92099C
Horas totales	9879 Hour(s)
Ciclos totales	7280
Horas DURG	447 Hour(s)
Ciclos DURG	359
Horas DUI	24 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	HARTZELL PROPELLER INC.
Modelo	HC-B3TN-5M
Número de serie	BVA-6099
Horas totales	5186 Hour(s)
Horas DURG	
Horas DUI	24 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad	<i>65 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>		
Habilitaciones	<i>Held required rating</i>		
	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	
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	
Dirección del viento	
Intensidad del viento	
Medición de velocidad	
Ráfagas de viento	

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	
Tipo de terreno	<i>Other</i>
Elevación	<i>1290 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Other</i>
Distancia recorrida	<i>100 m</i>

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	<i>Other</i>
Estado del ELT	<i>Operated effectively</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Upper body restraint used</i>
Sist. de sujeción copiloto	
Tiempo de escape	<i>2 Minute(s)</i>

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Specialised Operations (Aerial Work) Agricultural</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Private Operator</i>
Tipo de operador	<i>Private owner</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft maintenance/repair</i>
Justificación del factor	<i>falla de grupo motopropulsor.</i>