



Informe Preliminar

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Contacto anormal con la pista. Petrel 912i, matrícula LV-FWJ, aeródromo Zárate, provincia de Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 6 de marzo de 2025 a las 13:00 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-23790986- -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: Aviación. Accidente. LV-FWJ. Aeródromo Zárate, 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.....	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>ARC: Abnormal runway contact</i>	
Instancia	<i>Preliminary</i>	
Día/hora UTC	<i>6/3/2025</i>	<i>13:00</i>
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>	
Nombre del lugar	<i>Aeródromo Zárate</i>	
Latitud	<i>34:07:03 South</i>	
Longitud	<i>59:04:56 West</i>	

Reseña del Vuelo

El 6 de marzo de 2025 la aeronave de matrícula LV-FWJ, en un vuelo de aviación general de instrucción. Luego de 45 minutos de vuelos en condiciones meteorológicas visuales, durante el aterrizaje por la pista 01 a las 10:00 horas aproximadamente, la aeronave hizo contacto anormal con la pista, el tren de nariz se hundió en el terreno y la aeronave capotó. Como consecuencia del suceso, la aeronave experimentó daños en el empenaje vertical, hélice y tren de aterrizaje, los ocupantes no sufrieron lesiones.

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 ATE : Zarate</i>
Lugar de destino	<i>Argentina ATE : Zarate</i>

Duración del vuelo	<i>0,75 Hour(s)</i>
Indicativo	<i>LV-FWJ</i>
Fase del vuelo	<i>Landing</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>2</i>	<i>0</i>	<i>2</i>
Total	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>2</i>

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-FWJ</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Substantial</i>
Fabricante/modelo	<i>OTHER Generic (Petrel 912i)</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>2019</i>
Número de serie	<i>009</i>
PMD	<i>565 kg</i>
Grupo masa	<i>0-2 250 kg</i>
Ciclos totales	
Tipo de combustible	<i>Reciprocating engine fuel - Grade 95 unleaded</i>
Horas totales	<i>761,6 Hour(s)</i>
Doc. de mantenimiento	<i>Current</i>
Certificado de aeronavegabilidad	<i>Permit to fly</i>

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	OTHER (Rotax 912 F2)
Número de serie	4413110
Horas totales	761,6 Hour(s)
Ciclos totales	
Horas DURG	761,6 Hour(s)
Ciclos DURG	
Horas DUI	66,7 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	OTHER
Modelo	HCF28NB-3
Número de serie	2000
Horas totales	761,6 Hour(s)
Horas DURG	466,7 Hour(s)
Horas DUI	466,7 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad	46 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
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	1019,2 Hour(s)	Totales	12,5 Hour(s)
Últimos 90 días	4,6 Hour(s)	Últimos 90 días	2,9 Hour(s)
Últimas 24 horas	0,75 Hour(s)	Últimas 24 horas	0,75 Hour(s)

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>10 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>10 kt</i>
Medición de velocidad	<i>Surface</i>
Ráfagas de viento	<i>Unknown</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>85 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Grass</i>
Distancia recorrida	<i>65 m</i>

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	
Nivel de velocidad	<i>Low</i>
Ángulo de impacto	<i>Intermediate</i>
Actitud de cabeceo	<i>Nose down</i>
Actitud de rolido	<i>Wings level</i>

Supervivencia

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

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Other (Fly Up)</i>
Tipo de operador	<i>Flying club/school</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aerodrome generally Aerodrome as a structure Runway surface condition Runway braking strength</i>
Justificación del factor	<i>Las condiciones del terreno, la pista y del aeródromo en general serán tenidas en cuenta durante la investigación</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft operation Cabin crew's operation</i>
Justificación del factor	<i>La operación de vuelo será un factor a investigar</i>