



Informe Preliminar

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Pérdida de control en tierra / Salida de pista. Champion 7EC, matrícula LV-FXG, Aeropuerto Internacional Benjamín Matienzo, provincia de Tucumán

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 17 de mayo de 2025 a las 20:10 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-52661814--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-FXG. Aeropuerto Internacional Benjamín Matienzo, provincia de Tucumán. 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>LOC-G: Loss of control - ground RE: Runway excursion</i>		
Instancia	<i>Preliminary</i>		
Día/hora UTC	<i>17/5/2025</i>	<i>20:10</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>Aeropuerto Internacional Benjamin Matienzo, Tucumán</i>		
Latitud	<i>26:50:18 South</i>		
Longitud	<i>65:06:16 West</i>		

Reseña del Vuelo

En un vuelo de aviación general, durante la fase de aterrizaje, la aeronave tuvo una excursión de pista.

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 Other (TCM: Aeroclub Horco Molle)</i>
Lugar de destino	<i>Argentina SANT (TUC) : Tucuman/Teniente Matienzo, T</i>
Duración del vuelo	<i>0,417 Hour(s)</i>
Indicativo	
Fase del vuelo	<i>Landing</i>

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie						
Total en aeronave				2		2
Total				2		2

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-FXG
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Substantial
Fabricante/modelo	CHAMPION 7EC NO SERIES EXISTS
Categoría de aeronave	
Año de fabricación	1973
Número de serie	541
PMD	600 kg
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Tipo de combustible	
Horas totales	4363 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Permit to fly

Información del Motor

Posición	
Fabricante/modelo	LYCOMING 235 FAMILY
Número de serie	L-20497
Horas totales	
Ciclos totales	

Horas DURG

Ciclos DURG

Horas DUI

Información de la Hélice

Posición

Fabricante *SENSENICH*

Modelo *72CK-0-50*

Número de serie *K-7381*

Horas totales

Horas DURG

Horas DUI

Información sobre el Personal

Edad *65 Year(s)*

Sexo *Male*

Función a bordo *Pilot-in-command*

Tipo de licencia *Aeroplane pilot
Private pilot*

Licencia emitida en *State of Registry*

Habilitaciones

Horas de vuelo - General

Totales *384 Hour(s)*

Últimos 90 días *5,7 Hour(s)*

Últimas 24 horas *0 Hour(s)*

Horas de vuelo - En el tipo

Totales *75,1 Hour(s)*

Últimos 90 días *5,7 Hour(s)*

Últimos 24 horas *0 Hour(s)*

Información Meteorológica

Meteorología relevante *Yes*

Condiciones MET *VMC*

Visibilidad *7000 m*

Condiciones de luz *Daylight*

Descripción del viento *Calm*

Dirección del viento *210 Degree(s)*

Intensidad del viento	8 kt
Medición de velocidad	Surface
Ráfagas de viento	No

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	Off aerodr < 10 km
Tipo de terreno	Level/flat
Elevación	1494 ft
Tipo de superficie	Grass
Distancia recorrida	

Supervivencia

Supervivencia	Yes
Método de localización	Sighting of wreckage
Estado del ELT	Operated effectively
Sist. de sujeción piloto	Lap belt used
Sist. de sujeción copiloto	Lap belt
Tiempo de escape	

Información sobre el Operador

Tipo de operación	Non-Commercial Operations Pleasure
Tipo de planificación	Non-scheduled
Operador	Argentina Private Operator
Tipo de operador	Flying club/school

Líneas de Investigación

Factor descriptivo

Meteorological information
Weather conditions
Wind
Tailwind

Justificación del factor

Aterrizaje por cabecera 02 con viento de los 210° 8kts.

Líneas de Investigación

Factor descriptivo

Aircraft and operations
Aircraft operation
Flight crew decisions
Decision to land

Justificación del factor

Aterrizaje con viento de cola.