



Informe Preliminar

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Fauna Salvaje. Tecnam P2002 (Sierra MKII), matrícula LV-S094,
Aeródromo Chivilcoy, provincia de Buenos Aires.

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 14 de julio de 2025 a las 02:30 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-75787161--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-S094. Aeródromo Chivilcoy, 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 JST¹

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.

¹ El Decreto N.º 461/25, publicado en el Boletín Oficial el 8 de julio de 2025, dispuso la reorganización de la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE en una nueva AGENCIA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN. No obstante, conforme a su artículo 36, hasta que se aprueben las estructuras organizativas y se reasignen las competencias, las funciones actuales de la JST continúan vigentes de manera transitoria.

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>WILD: Collision Wildlife</i>		
Instancia	<i>Preliminary</i>		
Día/hora UTC	<i>14/7/2025</i>	<i>02:30</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>Aeródromo Chivilcoy, provincia de Buenos Aires</i>		
Latitud	<i>34:57:53 South</i>		
Longitud	<i>60:02:01 West</i>		

Reseña del Vuelo

El 14 de julio de 2025, la aeronave matrícula LV-S094, un Tecnam P2002 inició un vuelo de local en el aeródromo Chivilcoy, (provincia de Buenos Aires) a aproximadamente las 02:00 UTC, en una operación de aviación general, en el marco de un vuelo de instrucción nocturna.

Durante la maniobra de aterrizaje, previo a la toma de contacto, la aeronave colisionó con el ala izquierda a un animal que se encontraba en la pista e impactó contra el terreno.

La aeronave tuvo daños de importancia y ambos ocupantes la abandonaron por sus propios medios.

Severidad

Nivel de daños	<i>Substantial</i>
Nivel de lesiones	<i>Minor</i>
Daños a terceros	<i>Yes - Yes - by impact</i>

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina</i> <i>CHY : Chivilcoy</i>
Lugar de destino	<i>Argentina</i> <i>CHY : Chivilcoy</i>
Duración del vuelo	<i>0,5 Hour(s)</i>
Indicativo	
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>1</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>2</i>
Total	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>2</i>

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-S094</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Substantial</i>
Fabricante/modelo	<i>TECNAM</i> <i>P2002 (Sierra MKII)</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing</i> <i>Aeroplane</i> <i>Small Aeroplane</i> <i>Light Sport Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>2020</i>
Número de serie	<i>571</i>
PMD	<i>600 kg</i>
Grupo masa	<i>0-2 250 kg</i>
Ciclos totales	
Tipo de combustible	
Horas totales	<i>1741 Hour(s)</i>
Doc. de mantenimiento	<i>Current</i>

Certificado de aeronavegabilidad	<i>Valid</i>
---	--------------

Información del Motor

Posición	<i>1</i>
Fabricante/modelo	<i>BOMBARDIER ROTAX 912</i>
Número de serie	<i>9573816</i>
Horas totales	<i>1741 Hour(s)</i>
Ciclos totales	
Horas DURG	<i>1741 Hour(s)</i>
Ciclos DURG	
Horas DUI	<i>13,3 Hour(s)</i>

Información de la Hélice

Posición	<i>1</i>
Fabricante	<i>SENSENICH</i>
Modelo	<i>W68T2ET-70J</i>
Número de serie	<i>AL3661</i>
Horas totales	<i>1571 Hour(s)</i>
Horas DURG	<i>1571 Hour(s)</i>
Horas DUI	<i>62 Hour(s)</i>

Información sobre el Personal

Edad	<i>21 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Pilot-in-command</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Private pilot</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Registry</i>		
Habilitaciones	<i>No required rating</i>		
Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo	

Totales	165,5 Hour(s)	Totales	80 Hour(s)
Últimos 90 días	80 Hour(s)	Últimos 90 días	69,1 Hour(s)
Últimas 24 horas	1,6 Hour(s)	Últimas 24 horas	1,6 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad	28 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Other		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Other		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	No required rating		
Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo	
Totales	890,9 Hour(s)	Totales	200 Hour(s)
Últimos 90 días	53,2 Hour(s)	Últimos 90 días	15,2 Hour(s)
Últimas 24 horas	3,6 Hour(s)	Últimas 24 horas	3,6 Hour(s)

Información Meteorológica

Meteorología relevante	No
Condiciones MET	VMC
Visibilidad	10000 m
Condiciones de luz	Night/dark
Descripción del viento	Calm
Dirección del viento	70 Degree(s)
Intensidad del viento	10 kt
Medición de velocidad	Surface
Ráfagas de viento	No

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	On aerodrome/airstrip
Tipo de terreno	Level/flat
Elevación	173 ft
Tipo de superficie	Grass

Distancia recorrida	<i>34,2 m</i>
----------------------------	---------------

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	<i>43,5 kt</i>
Nivel de velocidad	<i>Low</i>
Ángulo de impacto	<i>Low</i>
Actitud de cabeceo	<i>Nose level</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>Not activated</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Lap belt used</i>
Sist. de sujeción copiloto	<i>Lap belt</i>
Tiempo de escape	<i>1 Minute(s)</i>

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional Dual</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>Aerodrome generally Aerodrome as a structure Other aerodrome structures Wildlife aerodrome fence</i>
Justificación del factor	<i>En proceso de análisis de la información recolectada por la investigación.</i>