



# Informe Preliminar

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Falla o malfuncionamiento de sistema/componente (grupo no motor).  
PIPER PA34 200, matrícula LV-LCX, Aeródromo Berazategui Alas Argentinas,  
provincia de Buenos Aires.

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 13 de agosto de 2025 a las 23:22 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-89471134--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](http://www.argentina.gob.ar/jst)

[info@jst.gob.ar](mailto: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-LCX. Aeródromo Berazategui Alas Argentinas, provincia de Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

El presente informe se encuentra disponible en [www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)

## ÍNDICE

<b>SOBRE LA JST .....</b>	<b>4</b>
<b>SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>5</b>
<b>SOBRE EL INFORME PRELIMINAR .....</b>	<b>7</b>

## **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 conexas.

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

<b>Clasificación del suceso</b>	<b>Accident</b>		
<b>Categoría del suceso</b>	<i>SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]</i>		
<b>Instancia</b>	<i>Preliminary</i>		
<b>Día/hora UTC</b>	<i>13/8/2025</i>	<i>23:22</i>	
<b>Estado/lugar del suceso</b>	<i>South America Argentina</i>		
<b>Nombre del lugar</b>	<i>Aeródromo Berazategui / Alas Argentinas</i>		
<b>Latitud</b>	<i>34:44:50 South</i>		
<b>Longitud</b>	<i>58:12:08 West</i>		

### Reseña del Vuelo

*El 13 de agosto de 2025 la aeronave matrícula LV-LCX, un Piper PA34-200, despegó del Aeropuerto de Sauce Viejo a las 21:20 UTC con destino al Aeródromo de Berazategui/Alas de Malvinas, en un vuelo de aviación General.*

*Luego de 2 horas de vuelo en condiciones meteorológicas visuales, posterior al aterrizaje y cuando se disponía a iniciar el rodaje por la pista hacia la plataforma se produjo la retracción del tren de aterrizaje de nariz.*

*Como consecuencia del suceso, la aeronave experimentó daños en las hélices producto del contacto con el terreno, detención brusca de ambos motores y daños en las compuertas del tren de nariz y en la zona de la nariz de la aeronave.*

### Severidad

<b>Nivel de daños</b>	<i>Minor</i>
<b>Nivel de lesiones</b>	<i>None</i>
<b>Daños a terceros</b>	<i>No</i>

**Información del Vuelo**

<b>Lugar de salida</b>	<i>Argentina</i> <i>SAAV (SFN) : Santa Fe/Sauce Viejo, Sf</i>
<b>Lugar de destino</b>	<i>Argentina</i> <i>Other (SRDB : Aeródromo Berazategui / Alas Argentinas)</i>
<b>Duración del vuelo</b>	<i>2 Hour(s)</i>
<b>Indicativo</b>	
<b>Fase del vuelo</b>	<i>Taxi</i>

**Lesiones al Personal**

	<b>Mortales</b>	<b>Graves</b>	<b>Leves</b>	<b>Ninguna</b>	<b>Desc.</b>	<b>Total</b>
<b>Total en superficie</b>						
<b>Total en aeronave</b>				<i>4</i>		<i>4</i>
<b>Total</b>				<i>4</i>		<i>4</i>

**Información de la Aeronave**

<b>Matrícula</b>	<i>LV-LCX</i>
<b>Estado de matrícula</b>	<i>Argentina</i>
<b>Daños en la aeronave</b>	<i>Minor</i>
<b>Fabricante/modelo</b>	<i>PIPER</i> <i>PA34</i> <i>200</i>
<b>Categoría de aeronave</b>	<i>Fixed Wing</i> <i>Aeroplane</i>
<b>Año de fabricación</b>	<i>1973</i>
<b>Número de serie</b>	<i>34-7250325</i>
<b>PMD</b>	<i>1905 kg</i>
<b>Grupo masa</b>	<i>0-2 250 kg</i>
<b>Ciclos totales</b>	<i>1645</i>
<b>Tipo de combustible</b>	<i>Reciprocating engine fuel - Grade 100 LL</i>
<b>Horas totales</b>	<i>3728,6 Hour(s)</i>
<b>Doc. de mantenimiento</b>	<i>Current</i>

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

**Información del Motor**

<b>Posición</b>	<i>1</i>
<b>Fabricante/modelo</b>	<i>AVCO LYCOMING LYCOMING-O360</i>
<b>Número de serie</b>	<i>L-9415-51A</i>
<b>Horas totales</b>	<i>3719,8 Hour(s)</i>
<b>Ciclos totales</b>	
<b>Horas DURG</b>	<i>166,9 Hour(s)</i>
<b>Ciclos DURG</b>	
<b>Horas DUI</b>	<i>16,1 Hour(s)</i>

**Información del Motor**

<b>Posición</b>	<i>2</i>
<b>Fabricante/modelo</b>	<i>AVCO LYCOMING LYCOMING-O360</i>
<b>Número de serie</b>	<i>L-415-67A</i>
<b>Horas totales</b>	<i>3719,8 Hour(s)</i>
<b>Ciclos totales</b>	
<b>Horas DURG</b>	<i>166,9 Hour(s)</i>
<b>Ciclos DURG</b>	
<b>Horas DUI</b>	<i>16,1 Hour(s)</i>

**Información de la Hélice**

<b>Posición</b>	<i>1</i>
<b>Fabricante</b>	<i>HARTZELL PROPELLER INC.</i>
<b>Modelo</b>	<i>HC-C2YK-2CEU</i>
<b>Número de serie</b>	<i>AU1852</i>
<b>Horas totales</b>	<i>3728,6 Hour(s)</i>
<b>Horas DURG</b>	<i>101,4 Hour(s)</i>

<b>Horas DUI</b>	16,1 Hour(s)
------------------	--------------

**Información de la Hélice**

<b>Posición</b>	2
<b>Fabricante</b>	HARTZELL PROPELLER INC.
<b>Modelo</b>	HC-C2YK-2CLEU
<b>Número de serie</b>	AU1042
<b>Horas totales</b>	3728,6 Hour(s)
<b>Horas DURG</b>	101,4 Hour(s)
<b>Horas DUI</b>	16,1 Hour(s)

**Información sobre el Personal**

<b>Edad</b>	36 Year(s)	<b>Sexo</b>	Male
<b>Función a bordo</b>	Pilot-in-command		
<b>Tipo de licencia</b>	Aeroplane pilot Other		
<b>Licencia emitida en</b>	State of Registry		
<b>Habilitaciones</b>	Held required rating		
	<b>Horas de vuelo - General</b>		<b>Horas de vuelo - En el tipo</b>
<b>Totales</b>	1069,4 Hour(s)	<b>Totales</b>	9,2 Hour(s)
<b>Últimos 90 días</b>	24,5 Hour(s)	<b>Últimos 90 días</b>	9,2 Hour(s)
<b>Últimas 24 horas</b>	4 Hour(s)	<b>Últimas 24 horas</b>	4 Hour(s)

**Información Meteorológica**

<b>Meteorología relevante</b>	Unknown
<b>Condiciones MET</b>	VMC
<b>Visibilidad</b>	1000 m
<b>Condiciones de luz</b>	Night/moonlight
<b>Descripción del viento</b>	Calm
<b>Dirección del viento</b>	150 Degree(s)
<b>Intensidad del viento</b>	7 kt
<b>Medición de velocidad</b>	Surface

<b>Ráfagas de viento</b>	<i>No</i>
--------------------------	-----------

#### Información sobre el Lugar del Suceso

<b>Lugar de los restos</b>	<i>On aerodrome/airstrip</i>
<b>Tipo de terreno</b>	<i>Level/flat</i>
<b>Elevación</b>	<i>9 ft</i>
<b>Tipo de superficie</b>	<i>Grass</i>
<b>Distancia recorrida</b>	

#### Supervivencia

<b>Supervivencia</b>	<i>Yes</i>
<b>Método de localización</b>	<i>Sighting of occupants</i>
<b>Estado del ELT</b>	<i>Not activated</i>
<b>Sist. de sujeción piloto</b>	<i>Lap belt used</i>
<b>Sist. de sujeción copiloto</b>	
<b>Tiempo de escape</b>	<i>1 Minute(s)</i>

#### Información sobre el Operador

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

Líneas de Investigación

<b>Factor descriptivo</b>	<i>Aircraft and operations Aircraft components and systems 3200 Landing gear system 3220 Nose/tail landing gear 3222 Nose/tail gear strut/axle</i>
<b>Justificación del factor</b>	<i>Se encuentran en análisis de laboratorio los componente del sistema de retracción y traba del tren de nariz.</i>