



Informe Preliminar

SUCESO: Incidente Grave

TÍTULO: Fallo o malfuncionamiento de sistema/componente (Grupo motor). Boeing B-737-800, matrícula LV-FQY, Aeropuerto Internacional Almirante Marcos A. Zar, Trelew, provincia de Chubut

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 9 de octubre de 2025 a las 10:30 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-112809636- - 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. Incidente Grave. LV-FQY. Aeropuerto Internacional Almirante Marcos A. Zar, Trelew, provincia de Chubut. 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.....	6

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>Serious incident</i>		
Categoría del suceso	<i>SCF-PP: powerplant failure or malfunction</i>		
Instancia	<i>Preliminary</i>		
Día/hora UTC	<i>9/10/2025</i>	<i>10:30</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>Aeropuerto Almirante Zar, Trelew</i>		
Latitud	<i>43:12:38 South</i>		
Longitud	<i>65:16:13 West</i>		

Reseña del Vuelo

El 9 de octubre de 2025, la aeronave con matrícula LV-FQY, un Boeing B-737-800 operado por Aerolíneas Argentinas, inició el despegue desde el Aeropuerto Almirante Zar de la ciudad de Trelew, provincia de Chubut, a las 10:30 horas con destino al Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery, ciudad Autónoma de Buenos Aires, en un vuelo de aviación comercial regular.

Durante la carrera de despegue, antes de alcanzar la velocidad de reconocimiento de falla de motor durante el despegue (V1), se produjo la falla del motor N° 1 (izquierdo), con expulsión de fragmentos metálicos por la tobera de escape. La tripulación abortó el despegue, Como consecuencia del suceso, el motor N° 1 resultó con daños de importancia

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</i> SAVT (REL) : Trelew/Almirante Zar, Cht
Lugar de destino	<i>Argentina</i> SABE (AEP) : Buenos Aires/Aeroparque, Jorge Newbery, Cf
Duración del vuelo	
Indicativo	AR1803
Fase del vuelo	Take-off

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	0	0	0	0	0	0
Total en aeronave	0	0	0	162	0	162
Total	0	0	0	162	0	162

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-FQY
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Substantial</i>
Fabricante/modelo	<i>BOEING</i> 737 800 81D
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing</i> Aeroplane Large Aeroplane Large Aeroplane
Año de fabricación	2024
Número de serie	39436
PMD	79016 kg
Grupo masa	27 001 to 272 000 kg
Ciclos totales	14649
Tipo de combustible	<i>Turbine engine fuel - Jet A-1 / JP-8 (US) / F34 (NATO) / AVTUR</i>
Horas totales	28334 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	<i>Current</i>

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

Información del Motor

Posición	<i>1</i>
Fabricante/modelo	<i>CFM INTERNATIONAL CFM56-7B Series</i>
Número de serie	<i>657546</i>
Horas totales	<i>28332 Hour(s)</i>
Ciclos totales	<i>14648</i>
Horas DURG	<i>28332 Hour(s)</i>
Ciclos DURG	<i>14648</i>
Horas DUI	

Información del Motor

Posición	<i>2</i>
Fabricante/modelo	<i>CFM INTERNATIONAL CFM56-7B Series</i>
Número de serie	<i>657551</i>
Horas totales	<i>28334 Hour(s)</i>
Ciclos totales	<i>14649</i>
Horas DURG	<i>28334 Hour(s)</i>
Ciclos DURG	<i>14649</i>
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	<i>45 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Pilot-in-command</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Airline transport pilot</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	8832 Hour(s)	Totales	7351 Hour(s)
Últimos 90 días	158 Hour(s)	Últimos 90 días	158 Hour(s)
Últimas 24 horas	2,2 Hour(s)	Últimos 24 horas	2,2 Hour(s)

Información sobre el Personal

Edad	34 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Co-pilot		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Other		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	Held required rating		
Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo	
Totales	4712,8 Hour(s)	Totales	1717,8 Hour(s)
Últimos 90 días	175 Hour(s)	Últimos 90 días	175 Hour(s)
Últimas 24 horas	2,2 Hour(s)	Últimos 24 horas	2,2 Hour(s)

Información Meteorológica

Meteorología relevante	No
Condiciones MET	VMC
Visibilidad	3000 m
Condiciones de luz	Daylight
Descripción del viento	Calm
Dirección del viento	290 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	<i>On aerodrome/airstrip</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>110 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Pavement</i>
Distancia recorrida	

Supervivencia

Supervivencia	<i>No</i>
Método de localización	
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	

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Commercial Air Transport Passenger Airline</i>
Tipo de planificación	<i>Scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Aerolineas Argentinas</i>
Tipo de operador	

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft components and systems 7200 Turbine/turboprop engine 7280 Turbine Engine Propulsor Section (Rear Mounted)</i>
Justificación del factor	<i>Afectación de los álabes de alta presión</i>