



# Informe Preliminar

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Contacto anormal con la pista. Cirrus SR22, matrícula LV-KCB, Establecimiento La Martona, Bandera, provincia de Santiago del Estero

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 05 de febrero de 2025 a las 23:20 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-13289001- -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-KCB, Establecimiento La Martona, Bandera, provincia de Santiago del Estero. 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 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

<b>Clasificación del suceso</b>	<i>Accident</i>		
<b>Categoría del suceso</b>	<i>ARC: Abnormal runway contact</i>		
<b>Instancia</b>	<i>Preliminary</i>		
<b>Día/hora UTC</b>	<i>5/2/2025</i>	<i>23:20</i>	
<b>Estado/lugar del suceso</b>	<i>South America Argentina</i>		
<b>Nombre del lugar</b>	<i>Establecimiento La Martona, Bandera, Santiago del Estero</i>		
<b>Latitud</b>	<i>28:45:26 South</i>		
<b>Longitud</b>	<i>62:10:55 West</i>		

## Reseña del Vuelo

*En un vuelo de aviación general de traslado, el piloto decidió aterrizar en un campo preparado. Al hacer contacto con el terreno, el tren de nariz colapsó y la aeronave sufrió la detención del motor.*

## Severidad

<b>Nivel de daños</b>	<i>Substantial</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 SAAR (ROS) : Rosario, Sf</i>
	<i>Argentina (ADU, Ad. Dutto, Bandera, Santiago del Estero)</i>
<b>Lugar de destino</b>	
<b>Duración del vuelo</b>	<i>1,6 Hour(s)</i>
<b>Indicativo</b>	<i>LV-KCB</i>



<b>Fase del vuelo</b>	<i>En route</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>	0	0	0	0	0	0
<b>Total en aeronave</b>	0	0	0	4	0	4
<b>Total</b>	0	0	0	4	0	4

**Información de la Aeronave**

<b>Matrícula</b>	<i>LV-KCB</i>
<b>Estado de matrícula</b>	<i>Argentina</i>
<b>Daños en la aeronave</b>	<i>Substantial</i>
<b>Fabricante/modelo</b>	<i>CIRRUS SR22</i>
<b>Categoría de aeronave</b>	
<b>Año de fabricación</b>	
<b>Número de serie</b>	<i>5105</i>
<b>PMD</b>	
<b>Grupo masa</b>	<i>0-2 250 kg</i>
<b>Ciclos totales</b>	
<b>Tipo de combustible</b>	
<b>Horas totales</b>	
<b>Doc. de mantenimiento</b>	
<b>Certificado de aeronavegabilidad</b>	

**Información sobre el Personal**

<b>Edad</b>	<i>38 Year(s)</i>	<b>Sexo</b>	<i>Male</i>
<b>Función a bordo</b>	<i>Pilot-in-command</i>		
<b>Tipo de licencia</b>	<i>Aeroplane pilot Commercial pilot</i>		
<b>Licencia emitida en</b>	<i>State of Registry</i>		

<b>Habilitaciones</b>	
<i>Horas de vuelo - General</i>	<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>
<b>Totales</b>	<b>Totales</b>
Últimos 90 días	Últimos 90 días
Últimas 24 horas	Últimas 24 horas

### Información Meteorológica

<b>Meteorología relevante</b>	
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	<i>15000 m</i>
Condiciones de luz	<i>Dawn</i>
Descripción del viento	<i>Calm</i>
Dirección del viento	<i>150 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>10 kt</i>
Medición de velocidad	<i>Surface</i>
<b>Ráfagas de viento</b>	

### Información sobre el Lugar del Suceso

<b>Lugar de los restos</b>	
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>298 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Crops/cultivated field</i>
<b>Distancia recorrida</b>	

### Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
<b>Método de localización</b>	
<b>Estado del ELT</b>	
<b>Sist. de sujeción piloto</b>	
<b>Sist. de sujeción copiloto</b>	
<b>Tiempo de escape</b>	

Información sobre el Operador

**Tipo de operación** *Non-Commercial Operations  
Relocation*

**Tipo de planificación** *Non-scheduled*

**Operador** *Argentina  
Private Operator*

**Tipo de operador** *Private owner*