



Informe Preliminar

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Contacto anormal con la pista, Tecnam P2006T, matrícula LV-JUW,
Ap. Internacional de Sauce Viejo, provincia de Santa Fe.

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 11 de marzo de 2025 a las 14:40 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-25246202--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-JUW. Ap. Internacional de Sauce Viejo, provincia de Santa Fe. 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	Accident		
Categoría del suceso	ARC: Abnormal runway contact		
Instancia	Preliminary		
Día/hora UTC	11/3/2025	14:40	
Estado/lugar del suceso	South America Argentina		
Nombre del lugar	Ap. Internacional de Sauce Viejo, Santa Fe		
Latitud	31:42:39 South		
Longitud	60:48:41 West		

Reseña del Vuelo

Durante un vuelo de aviación general (traslado de aeronave), en la fase de aterrizaje, la aeronave realiza el contacto con la pista con el tren de aterrizaje retraído.

Severidad

Nivel de daños	Minor
Nivel de lesiones	None
Daños a terceros	No

Información del Vuelo

Lugar de salida	Argentina (Ad. Esperanza - Santa Fe AR-0141)
Lugar de destino	Argentina SAAV (SFN) : Santa Fe/Sauce Viejo, Sf
Duración del vuelo	1 Hour(s)
Indicativo	LV-JUW

Fase del vuelo	<i>Landing</i>
-----------------------	----------------

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	0	0	0	0	0	0
Total en aeronave	0	0	0	2	0	2
Total	0	0	0	2	0	2

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-JUW</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Minor</i>
Fabricante/modelo	<i>TECNAM P2006T</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>2020</i>
Número de serie	<i>312</i>
PMD	<i>1180 kg</i>
Grupo masa	<i>0-2 250 kg</i>
Ciclos totales	
Tipo de combustible	<i>Reciprocating engine fuel - Grade 100 LL</i>
Horas totales	<i>519,3 Hour(s)</i>
Doc. de mantenimiento	<i>Current</i>
Certificado de aeronavegabilidad	<i>Valid</i>

Información del Motor

Posición	
Fabricante/modelo	<i>BOMBARDIER ROTAX 912</i>
Número de serie	<i>9139469</i>
Horas totales	

Ciclos totales

Horas DURG

Ciclos DURG

Horas DUI

Información del Motor

Posición

Fabricante/modelo *BOMBARDIER ROTAX
912*

Número de serie *9139470*

Horas totales

Ciclos totales

Horas DURG

Ciclos DURG

Horas DUI

Información de la Hélice

Posición

Fabricante *MT-PROPELLER ENTWICKLUNG GMBH*

Modelo *MTV-21-A-C / CF178-05*

Número de serie *191610*

Horas totales

Horas DURG

Horas DUI

Información de la Hélice

Posición

Fabricante *MT-PROPELLER ENTWICKLUNG GMBH*

Modelo *MTV-21-A-C / CF178-05*

Número de serie *191611*

Horas totales
Horas DURG
Horas DUI

Información sobre el Personal

Edad	<i>27 Year(s)</i>	Sexo	<i>Male</i>
Función a bordo	<i>Pilot-in-command</i>		
Tipo de licencia	<i>Aeroplane pilot Commercial pilot</i>		
Licencia emitida en	<i>State of Registry</i>		
Habilitaciones	<i>Held required rating</i>		
	<i>Horas de vuelo - General</i>		<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>
Totales	<i>3241,2 Hour(s)</i>	Totales	<i>1217,1 Hour(s)</i>
Últimos 90 días	<i>62,4 Hour(s)</i>	Últimos 90 días	<i>27,2 Hour(s)</i>
Últimas 24 horas	<i>1,5 Hour(s)</i>	Últimas 24 horas	<i>1,5 Hour(s)</i>

Información Meteorológica

Meteorología relevante	<i>No</i>
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	<i>9999 m</i>
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	<i>Calm</i>
Dirección del viento	<i>130 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>2 kt</i>
Medición de velocidad	<i>Surface</i>
Ráfagas de viento	<i>No</i>

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	<i>On aerodrome/airstrip</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>17 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Pavement</i>

Distancia recorrida	<i>90 m</i>
----------------------------	-------------

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	<i>75 kt</i>
Nivel de velocidad	<i>Low</i>
Ángulo de impacto	<i>Intermediate</i>
Actitud de cabeceo	<i>Nose level</i>
Actitud de rolido	<i>Wings level</i>

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	<i>ATC computer generated</i>
Estado del ELT	<i>Not activated</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Upper body restraint used</i>
Sist. de sujeción copiloto	<i>Upper body restraint</i>
Tiempo de escape	<i>3 Minute(s)</i>

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Relocation</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	
Tipo de operador	<i>Private owner</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft operation Cabin crew - procedures</i>
Justificación del factor	