



Informe Preliminar

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Contacto anormal con la pista. Tecnam P2002, matrícula LV-S104, Ad.
La Puntilla, provincial de Mendoza.

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 17 de mayo de 2025 a las 16:15 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-52660136--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-S104. Ad. La Puntilla, provincia de Mendoza. 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	17/5/2025	16:15	
Estado/lugar del suceso	South America Argentina		
Nombre del lugar	Ad. La Puntilla, Mendoza		
Latitud	32:57:32 South		
Longitud	68:52:16 West		

Reseña del Vuelo

El 17 de mayo de 2025, la aeronave con matrícula LV-S104, un Tecnam P2002 Sierra, se encontraba realizando un vuelo de aviación general con fines de entrenamiento en el Aeródromo La Puntilla, ubicado en Luján de Cuyo, departamento de Godoy Cruz, provincia de Mendoza.

Durante la fase de aterrizaje, aproximadamente a las 16:15 hs UTC, la aeronave experimentó varios rebotes sobre la pista, y como consecuencia de estas, se produjo el colapso del tren de nariz, lo que ocasionó que la aeronave quedara inmovilizada sobre la pista con apoyo parcial sobre su estructura inferior.

Tras el evento, no se reportaron lesiones a los ocupantes y se procedió a asegurar la aeronave en el lugar. La evaluación preliminar efectuada por el personal técnico permitió constatar daños en el tren de nariz, en el carenado inferior del fuselaje, en el sistema motopropulsor y helice. No se observaron afectaciones evidentes en las alas y en superficies de control.

Los daños fueron clasificados como de importancia, quedando sujetos a una inspección estructural detallada para confirmar la extensión de las afectaciones y determinar las tareas de reparación correspondientes, conforme a los manuales del fabricante y normativa vigente.

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 DOP : La Puntilla</i>
Lugar de destino	<i>Argentina DOP : La Puntilla</i>
Duración del vuelo	<i>0,667 Hour(s)</i>
Indicativo	<i>LV-S104</i>
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	1	0	1
Total	0	0	0	1	0	1

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-S104
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Substantial</i>
Fabricante/modelo	<i>TECNAM P2002 (Sierra)</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Light Sport Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>2021</i>
Número de serie	<i>573</i>
PMD	<i>600 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>467 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 ULS2-01)</i>
Número de serie	<i>9574479</i>
Horas totales	<i>1547,7 Hour(s)</i>
Ciclos totales	
Horas DURG	<i>5,9 Hour(s)</i>
Ciclos DURG	
Horas DUI	<i>5,9 Hour(s)</i>

Información de la Hélice

Posición	<i>1</i>
Fabricante	<i>SENSENICH</i>
Modelo	<i>W68T2ET-70J</i>
Número de serie	<i>AL7837</i>
Horas totales	<i>467 Hour(s)</i>
Horas DURG	
Horas DUI	<i>5,9 Hour(s)</i>

Información sobre el Personal

Edad	<i>25 Year(s)</i>	Sexo	<i>Female</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>Held required rating</i>		
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales	<i>10,8 Hour(s)</i>	Totales	<i>4,9 Hour(s)</i>
Últimos 90 días	<i>10,8 Hour(s)</i>	Últimos 90 días	<i>4,9 Hour(s)</i>
Últimas 24 horas	<i>2,3 Hour(s)</i>	Últimas 24 horas	<i>2,3 Hour(s)</i>

Información Meteorológica

Meteorología relevante	
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	
Dirección del viento	
Intensidad del viento	
Medición de velocidad	
Ráfagas de viento	

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	<i>On aerodrome/airstrip</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>2990 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Pavement</i>
Distancia recorrida	<i>230 m</i>

Supervivencia

Supervivencia	Yes
Método de localización	<i>Sighting of occupants</i>
Estado del ELT	
Sist. de sujeción piloto	<i>Lap belt used</i>
Sist. de sujeción copiloto	
Tiempo de escape	<i>2 Minute(s)</i>

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Other (Aeroclub Mendoza)</i>
Tipo de operador	<i>Flying club/school</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft operation Aircraft handling issues Aircraft directional control</i>
Justificación del factor	