



# Informe de Incidente

SUCESO: Incidente

TÍTULO: Contacto anormal con la pista. Pipistrel Virus SW121, matrícula LV-S090, Cafayate, provincia de Salta

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 16 de agosto de 2025 a las 20:40 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-91830989- -APN-DNISAE#JST

**DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS**

## **Junta de Seguridad en el Transporte**

Av. del Libertador 405, 1° piso (CP1001), Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

[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. Incidente. LV-S090. Cafayate, provincia de Salta. 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>3</b>
<b>SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>4</b>
<b>SOBRE EL INFORME DE INCIDENTE .....</b>	<b>6</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 DE INCIDENTE

El **Informe de Incidente** es el resultado de una investigación documental que se realiza para sucesos que, debido a sus características, es poco probable que aporten nuevas lecciones de seguridad operacional. Este tipo de investigación puede no requerir el traslado de los investigadores al lugar del suceso, fundamentándose en la recolección de datos a distancia y entrevistas al personal aeronáutico involucrado. Entre los criterios orientativos para instituir una investigación documental se encuentran los siguientes:

- a. Incidentes de aviación general categorizados como ADRM, ARC, GCOL, LOC-G, RE o USOS<sup>1</sup>, que no hayan ocasionado lesiones a personas y que involucren aeronaves con un MTOW inferior a 2250 kg.
- b. Incidentes categorizados como SCF-PP o SCF-NP que no hayan ocasionado daños a la aeronave ni lesiones a personas.
- c. Emergencias en vuelo que fueran resueltas sin ocasionar daños a la aeronave ni lesiones a personas y, en aquellos casos que corresponda, sin utilizar el oxígeno de emergencia.
- d. Sucesos que involucren únicamente a aeronaves experimentales, a menos que éstas se encuentren en proceso de certificación o el accidente resulte en personas con lesiones graves o fatales.
- e. Todo suceso que fuera notificado de manera tardía, o en el cual se hayan desplazado los restos de la aeronave sin autorización de la JST, del cual no se disponga de información suficiente como para desarrollar una investigación estándar.

---

<sup>1</sup> Las categorías de sucesos corresponden a las desarrolladas por el Equipo de Taxonomía Común (CICTT) de la OACI y pueden encontrarse definidas en <http://www.intlaviationstandards.org/>.

El **Informe de Incidente** 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 de Incidente

## Datos del Suceso

<b>Clasificación del suceso</b>	<i>Incident</i>	
<b>Alcance de la investigación</b>	<i>Desk investigation</i>	
<b>Categoría del suceso</b>	<i>ARC: Abnormal runway contact</i>	
<b>Día/hora UTC</b>	<i>16/8/2025</i>	<i>20:40</i>
<b>Estado/lugar del suceso</b>	<i>South America Argentina</i>	
<b>Nombre del lugar</b>	<i>Cafayate</i>	
<b>Latitud</b>	<i>26:03:51 South</i>	
<b>Longitud</b>	<i>65:55:50 West</i>	
<b>Condiciones Meteorológicas</b>	<i>VMC</i>	

## Reseña del Vuelo

El 16 de agosto de 2025, la aeronave Pipistrel Virus SW121 con matrícula LV-S090 despegó del Aeródromo Cayafate (provincia de Salta) para realizar un vuelo local de aviación general de placer. En la entrevista realizada al piloto al mando, el mismo manifestó que, al estar nivelado con 1.000 ft AGL advirtió que el aire se encontraba turbulento por lo que decidió dirigirse al aterrizaje por precaución.

Según los datos meteorológicos al momento del suceso las condiciones en el aeródromo eran las siguientes:

VIENTO: 050/07 KT  
VISIBILIDAD: 10 KM  
FENÓMENOS SIGNIFICATIVOS: Ninguno  
NUBOSIDAD: 3/8 SC 1300MTS  
TEMPERATURA: 16.6 °C  
TEMPERATURA PUNTO DE ROCÍO: 7.1 °C  
PRESIÓN A NIVEL DEL MAR: 1016.1 hPa

Durante la fase de aterrizaje, la aeronave tuvo un contacto anormal con la pista, hecho que provocó daños leves en el carenado de la rueda de nariz y la puntera de hélice. No se registraron lesiones personales. La aeronave realizó la aproximación por la cabecera 34, la componente de viento lateral al momento del suceso era 7 kts y se encontraba dentro del rango de operación normal según manual de vuelo ya que según su manual la velocidad máxima del viento cruzado demostrada es de 18 KIAS. La investigación no halló evidencias de otros desvíos o fallos técnicos.

**Información del Vuelo**

<b>Lugar de salida</b>	<i>Argentina ((CAF) Cafayate)</i>
<b>Lugar de destino</b>	<i>Argentina ((CAF) Cafayate)</i>
<b>Duración del vuelo</b>	<i>0,1 Hour(s)</i>
<b>Call sign</b>	<i>LV-S090</i>
<b>Fase del vuelo</b>	<i>Landing</i>

**Información de la Aeronave**

<b>Matrícula</b>	<b><i>LV-S090</i></b>
<b>Estado de matrícula</b>	<i>Argentina</i>
<b>Daños en la aeronave</b>	<i>Minor</i>
<b>Fabricante/modelo</b>	<i>PIPISTREL VIRUS SW121</i>
<b>Categoría de aeronave</b>	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane</i>
<b>Número de serie</b>	<i>VSW1210036</i>
<b>Grupo masa</b>	<i>0-2 250 kg</i>

**Información sobre el Personal**

<b>Edad</b>	<i>24 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>		

Información sobre el Operador

**Tipo de operación**      *Non-Commercial Operations*  
*Pleasure*  
*Local*

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

**Operador**      *Argentina*  
*Private Operator*

**Tipo de operador**      *Private owner*