



Informe Preliminar

SUCESO: Incidente Grave

TÍTULO: Falla o malfuncionamiento de sistema/componente (no del grupo motor). Beech 58, matrícula LV-IWF, Aeropuerto Internacional Don Martin Miguel de Güemes (SASA), provincia de Salta.

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 16 de diciembre de 2025 a las 16:30 horas UTC

EXPEDIENTE: EX-2025-139465847--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. Incidente Grave. LV-IWF. Aeropuerto Internacional Don Martín Miguel de Güemes (SASA), provincia de Salta.
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 conexas.

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	Serious incident	
Categoría del suceso	SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]	
Instancia	Preliminary	
Día/hora UTC	16/12/2025	16:30
Estado/lugar del suceso	South America Argentina (Provincia de Salta)	
Nombre del lugar	Aeropuerto Internacional Don Martín Miguel de Güemes (SASA), Salta	
Latitud	24:15:12 South	
Longitud	65:29:08 West	

Reseña del Vuelo

Luego del despegue y de volar unos 20 minutos, al incorporarse al circuito de aterrizaje y bajar el tren, el piloto observó que la luz verde que indicaba la posición del tren de nariz abajo y trabado no había encendido. Al constatar en forma visual que el tren de nariz permanecía efectivamente arriba, recicló el sistema por el modo normal de operación pero el tren de nariz permaneció en posición "arriba". Realizó el procedimiento de emergencia para bajar el tren en forma manual en varias oportunidades, sin éxito. Solo bajaba el tren principal, encendiéndose las luces verdes respectivas, pero el tren de nariz permanecía arriba con la luz roja encendida, lo cual indicaba que estaba en movimiento. El piloto le informó a la torre de SASA la situación y aterrizó en ese aeropuerto siguiendo los procedimientos de emergencia establecidos en el manual de vuelo de la aeronave. En final corta detuvo los dos motores y aterrizó en forma suave manteniendo la nariz arriba hasta que cayó por su propio peso. Una vez detenida la aeronave, los 5 ocupantes descendieron sin lesiones. Los daños visibles en el LV-IWF fueron leves.

Severidad

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

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina</i> <i>SASA : Salta, S.</i>
Lugar de destino	<i>Argentina</i> <i>SASA : Salta, S.</i>
Duración del vuelo	<i>1,7 Hour(s)</i>
Indicativo	<i>LV-IWF</i>
Fase del vuelo	<i>Landing</i>

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie						
Total en aeronave				5		5
Total				5		5

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-IWF</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Minor</i>
Fabricante/modelo	<i>BEECH</i> <i>58</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing</i> <i>Aeroplane</i> <i>Small Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>1987</i>
Número de serie	<i>TH-1520</i>
PMD	<i>2449 kg</i>
Grupo masa	<i>2 251 to 5 700 kg</i>
Ciclos totales	

Tipo de combustible	<i>Reciprocating engine fuel - Grade 100 LL</i>
Horas totales	
Doc. de mantenimiento	<i>Current</i>
Certificado de aeronavegabilidad	<i>Valid</i>

Información del Motor

Posición	<i>1</i>
Fabricante/modelo	<i>CONTINENTAL (TELEDYNE) USA</i>
Número de serie	<i>1045464</i>
Horas totales	
Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información del Motor

Posición	<i>2</i>
Fabricante/modelo	<i>CONTINENTAL (TELEDYNE) USA</i>
Número de serie	<i>810487-R</i>
Horas totales	
Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información de la Hélice

Posición	1
Fabricante	MCCAULEY PROPELLER SYSTEMS
Modelo	3AF32C512-B
Número de serie	850797
Horas totales	
Horas DURG	
Horas DUI	

Información de la Hélice

Posición	2
Fabricante	MCCAULEY PROPELLER SYSTEMS
Modelo	3AF32C512-B
Número de serie	171109
Horas totales	
Horas DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	39 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Commercial pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones	No required rating		
	Horas de vuelo - General		Horas de vuelo - En el tipo
Totales		Totales	

Últimos 90 días	Últimos 90 días
Últimas 24 horas	Últimas 24 horas

Información Meteorológica

Meteorología relevante	<i>No</i>
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	<i>999 m</i>
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	<i>Variable</i>
Dirección del viento	<i>360 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>6 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>4061 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Pavement</i>
Distancia recorrida	

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	<i>80 kt</i>
Nivel de velocidad	<i>Low</i>
Ángulo de impacto	<i>Low</i>
Actitud de cabeceo	<i>Nose up</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	
Tiempo de escape	<i>1 Minute(s)</i>

Información sobre el Operador

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

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft components and systems 3200 Landing gear system 3220 Nose/tail landing gear</i>
Justificación del factor	<i>El tren de aterrizaje de nariz no pudo ser bajado por el sistema normal ni por el sistema de emergencia. Se encontraron marcas de rozamientos de la rueda en la bahía del tren de nariz.</i>