

Informe Provisional de Seguridad Operacional

Sucesos Aeronáuticos

Colisión en vuelo con obstáculo

Propietario privado

Piper PA-25-235, LV-BNL

Zona rural de Alcaraz, Entre Ríos

11 de febrero de 2021

13476494/21



Ministerio de Transporte
Argentina



Junta de Seguridad en el Transporte

Av. Belgrano 1370, piso 12º

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1093AAO

(54+11) 4382-8890/91

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

Informe Preliminar 13476494/21

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.



ÍNDICE

ADVERTENCIA	5
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS	6
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	8
1.1 Reseña del vuelo	8
1.2 Lesiones al personal	8
1.3 Daños en la aeronave	9
1.4 Otros daños.....	9
1.5 Información sobre el personal	10
1.6 Información sobre el personal	10
1.7 Información sobre la aeronave.....	12
1.8 Información meteorológica	12
1.9 Ayudas a la navegación	12
1.10 Comunicaciones.....	¡Error! Marcador no definido.
1.11 Información sobre el lugar del suceso	13
1.12 Registradores de vuelo	13
1.13 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto	14
1.14 Información médica y patológica.....	14
1.15 Incendio	14
1.16 Supervivencia	14
1.17 Ensayos e investigaciones.....	15



1.18	Información orgánica y de dirección	15
1.19	Información adicional	15
2.	NOTA FINAL.....	iError! Marcador no definido.



ADVERTENCIA

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST), creada por Ley 27.514 de fecha 28 de agosto de 2019, es conducir investigaciones independientes de los accidentes e incidentes acaecidos en el ámbito de la aviación civil, cuya investigación técnica corresponde instituir para determinar las causas, y emitir las recomendaciones y/o acciones de Seguridad Operacional eficaces, dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes de similar tenor. Este informe refleja las conclusiones de la JST, con relación a las circunstancias y condiciones en que se produjo el suceso. El análisis y las conclusiones del informe resumen la información de relevancia para la gestión de la seguridad operacional, presentada de modo simple y de utilidad para la comunidad aeronáutica.

De conformidad con el Anexo 13 –Investigación de accidentes e incidentes de aviación– al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ratificado por Ley 13891, el Artículo 185 del Código Aeronáutico (Ley 17.285), y el Artículo 17 de la Ley 27.514 la investigación de accidentes e incidentes tiene carácter estrictamente técnico y las conclusiones no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

Esta investigación ha sido efectuada con el único y fundamental objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo estipula el Anexo 13, el Código Aeronáutico y la Ley 27.514.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan investigaciones paralelas de índole administrativa o judicial que pudieran ser iniciadas por otros organismos u organizaciones en relación al accidente.



LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

AC: Corriente Alterna/Circular de Asesoramiento

AD: Directiva de Aeronavegabilidad/Aeródromo

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil

CAVOK: Visibilidad, Nubes y Condiciones Meteorológicas Actuales Mejores que los Valores o Condiciones Prescritos (nubes y visibilidad OK)

CFIT: Impacto Contra el Suelo sin Pérdida de Control

CG: Centro de Gravedad

CVR: Registrador de Voces de Cabina

ELT: Transmisor de Localización de Emergencia

FDR: Registrador de Datos de Vuelo

GPS: Sistema Mundial de Determinación de la Posición

IIC: Investigadores a Cargo

ISA: Atmósfera Tipo Internacional

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

MTOW: Peso Máximo de Despegue

NDT: Ensayo No Destructivo

NOTAM: Aviso a los Aviadores

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

OAT: Temperatura Exterior del Aire

P/N: Número de Pieza

RAAC: Regulaciones Argentinas de Aviación Civil

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe se aclaran por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas en inglés. En muchos casos las iniciales de los términos que las integran no se corresponden con los de sus denominaciones completas en español.



RPM: Revoluciones por Minuto

SB: Boletín de Servicio

S/N: Número de Serie

UTC: Tiempo Universal Coordinado



1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El 11 de febrero de 2021 la aeronave matrícula LV-BNL, un Piper PA-25-235, había despegado de Paraná, Entre Ríos, aproximadamente a las 20:00 horas,² para realizar un vuelo de trabajo agroaéreo en la zona rural de Alcaraz, también en la provincia de Entre Ríos; aproximadamente dos horas después, la aeronave no se había comunicado ni regresado a la base de donde operaba; ante esa situación, el padre del piloto y propietario de la aeronave se dirigió con su vehículo a la zona donde debía estar trabajando.

La JST fue notificada a las 03:30 del 12 de febrero que en un hospital de la ciudad de Paraná había ingresado una persona con heridas por quemaduras y que, de acuerdo con lo manifestado, las heridas las había sufrido en un accidente aéreo.

La aeronave accidentada fue encontrada por la policía de la provincia de Entre Ríos el día posterior al accidente en una zona de monte aproximadamente a 25 kilómetros hacia el sur de la ruta 127, a la altura del km 107 (Alcaraz, Entre Ríos).

Como consecuencia del suceso, la aeronave resultó destruida.

1.2 Lesiones al personal

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	1	0	0	1
Graves	0	0	0	0
Leves	0	0	0	0
Ninguna	0	0	0	9

Tabla 1

² Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que para el lugar y fecha del accidente corresponde al huso horario -3.

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula

Destruída.

1.3.2 Motor

Destruído.

1.3.3 Hélice

Daños de importancia.



Figura 1. Daños del LV-BNL

1.4 Otros daños

No hubo.



1.5 Información sobre el personal

La certificación del piloto no cumplía con la reglamentación vigente, por no tener licencia de piloto aeroplacador avión.

Piloto	
Sexo	Masculino
Edad	28
Nacionalidad	Argentino
Licencias	Piloto Comercial de Avión; Piloto Privado de Avión; Piloto de aeronave Ultraliviana Motorizada
Habilitaciones	Vuelo nocturno, vuelo por instrumentos, monomotores terrestres.
Certificación médica aeronáutica	Clase 1 Válida hasta el 30/09/2021

Tabla 1

Su experiencia de vuelo no pudo ser determinada.

1.6 Información sobre la aeronave

La aeronave estaba certificada de conformidad con la reglamentación vigente y mantenida de acuerdo con el plan de mantenimiento del fabricante.

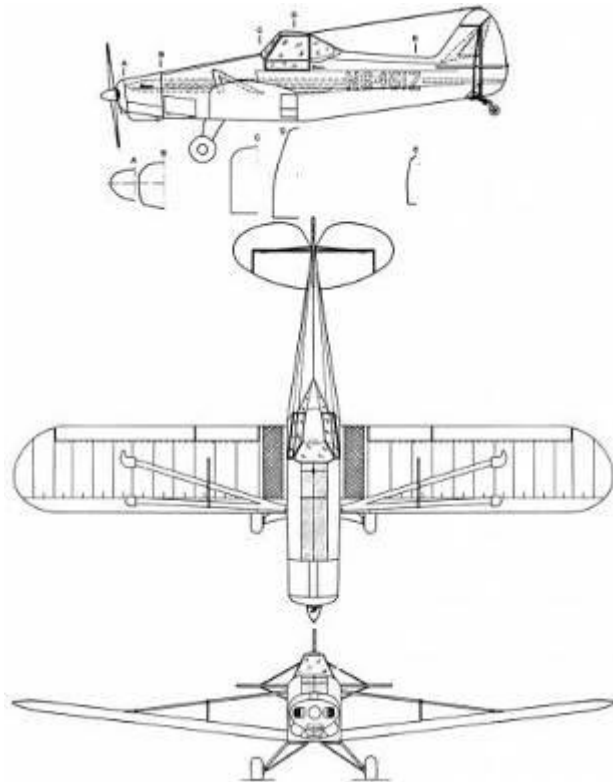


Figura 2. Vistas del PA-25-235

Aeronave		
Marca	Piper	
Modelo	PA-25-235	
Categoría	Avión	
Fabricante	Piper Aircraft	
Año de fabricación	1964	
Número de serie	25-2265	
Peso máximo de despegue	1317,0 kg	
Peso máximo de aterrizaje	1317,0 kg	
Peso vacío	662,0 kg	
Fecha del ultimo peso y balanceo	Sin datos	
Horas totales	5807,8	
Horas desde la última recorrida general	795,8	
Horas desde la última inspección	Sin datos	
Ciclos totales	No aplica	
Ciclos desde la última recorrida general	No aplica	
Certificado de matrícula	Propietario	Sergio Puntin
	Fecha de expedición	30/06/2008
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	Especial
	Categoría	Restringido
	Fecha de emisión	Sin datos
	Fecha de vencimiento	Sin vencimiento

Tabla 2



Motor	
Marca	Lycoming
Modelo	O-540-B2-B5
Fabricante	Lycoming
Número de serie	L-5603-40
Horas totales	1888,8
Horas desde la última recorrida general	788,8
Horas desde la última intervención	Sin datos
Ciclos totales	No aplica
Ciclos desde la última recorrida	No aplica
Habilitación	Hasta el 1200 hs DURG

Tabla 3

Hélice	
Marca	Mc. Cauley
Modelo	1A200/FA8452
Fabricante	Mc. Cauley
Número de serie	AAB46001
Horas totales	650,3
Horas desde la última recorrida general	Sin datos
Horas desde la última intervención	Sin datos
Habilitación	Hasta el 30/06/2026

Tabla 4

El peso y el balanceo de la aeronave no pudo ser determinado por falta de información de carga y combustible.

1.7 Información meteorológica

La investigación se encuentra a la espera del informe meteorológico solicitado

1.8 Ayudas a la navegación

No aplica.

1.9 Comunicaciones

No aplica.

1.10 Información sobre el lugar del suceso

La aeronave fue encontrada en un terreno cubierto por vegetación tipo monte con preponderancia de árboles de aproximadamente 4 metros de altura y de muchas especies diferentes; a unos veinte metros de ese lugar se encontraba un lote sembrado, el cual había sido indicado por testigos como el lugar donde la aeronave estaba trabajando.



Figura 3. Lugar del suceso

1.11 Registradores de vuelo

No aplica.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.



Figura 4. Detalles de la condición post accidente de la aeronave

1.13 Información médica y patológica

No se detectó evidencia médico-patológica del piloto relacionadas con el accidente.

1.14 Incendio

La aeronave se encontró totalmente quemada, se encuentra bajo investigación el origen del fuego.

1.15 Supervivencia

El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios, la cabina sufrió deformaciones tras el impacto y la estructura del botalón de cola fue encontrada quebrada y girada a la izquierda de la posición de unión al fuselaje; los cinturones de seguridad resultaron totalmente quemados.

El piloto luego de abandonar la aeronave caminó en busca de ayuda hasta encontrar unas personas que estaban cazando en un campo cercano; quienes lo trasladaron a la localidad de Alcaraz para su atención.

La aeronave no tenía instalado un transmisor localizador de emergencia ELT; la regulación argentina no lo exigía para este tipo de aeronaves.



Figura 5. Imagen aérea tomada por un Drone de la policía de Entre Ríos

1.16 Ensayos e investigaciones

No aplica.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave estaba matriculada desde el año 2008 a nombre del padre del piloto accidentada e inscrita como empresa de Servicios de Pulverización, Desinfección y Fumigación Aérea.

1.18 Información adicional

No aplica

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

No aplica



2. NOTA FINAL

Este informe presenta los hallazgos preliminares y provisionales de la JST, sujetos a modificaciones conforme avance la investigación. El análisis, conclusiones, acciones y/o recomendaciones de seguridad operacional sólo serán publicados en el informe de seguridad operacional.