

Informe Provisional de Seguridad Operacional

Sucesos Aeronáuticos



Pérdida de control en vuelo

Aeroclub Río de la Plata

Piper PA-A-38-112, LV-OHN

Zona rural próxima al Aeródromo Ezpeleta

24 de septiembre del 2021

90779386/21



Ministerio de Transporte
Argentina



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 6°

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1093AAO

(54+11) 4382-8890/91

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

Informe Provisional

Publicado por la JST

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst



ÍNDICE

ADVERTENCIA	5
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS ¹	6
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	7
1.1 Reseña del vuelo	7
1.2 Lesiones al personal	8
1.3 Daños en la aeronave.....	8
1.3.2 Motor	8
1.3.3 Hélice	8
1.4 Otros daños	8
1.5 Información sobre el personal.....	8
1.6 Información sobre la aeronave.....	10
1.7 Información meteorológica.....	12
1.8 Ayudas a la navegación.....	12
1.9 Comunicaciones.....	12
1.10 Información sobre el lugar del suceso	12
1.11 Registradores de vuelo.....	13
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.....	13
1.13 Información médica y patológica	13
1.14 Incendio	13
1.15 Supervivencia.....	14



1.16	Ensayos e investigaciones	14
1.17	Información orgánica y de dirección	15
1.18	Información adicional	15
1.19	Técnicas de investigaciones útiles o eficaces	15
2.	NOTA FINAL.....	15



ADVERTENCIA

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es determinar las causas de los accidentes e incidentes acaecidos en el ámbito de la aviación civil cuya investigación técnica corresponde instituir. 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. El informe puede incluir Acciones de Seguridad Operacional (ASO) que pretenden ser el origen de acciones de mitigación por parte de las empresas u organismos nacionales, y/o de difusión y comunicación por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).

De conformidad con el Anexo 13 –Investigación de accidentes e incidentes de aviación– al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ratificado por Ley N°13891, y por el Artículo N°185 del Código Aeronáutico (Ley N°17285), 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.

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 con el accidente o incidente.



LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

ASO: Acciones de Seguridad Operacional

ELT: Localizador Transmisor de Emergencia

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

UTC: Tiempo Universal Coordinado

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.



1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El 24 de septiembre de 2021, la aeronave matrícula LV-OHN, un Piper PA-A-38-112 despegó del Aeródromo Ezpeleta (Berazategui, provincia de Buenos Aires) a las 17:20hs² horas en un vuelo local de aviación general de instrucción. Luego de 40 minutos de vuelo en condiciones meteorológicas visuales, durante la práctica de una maniobra de aproximación de 360°, en el viraje de básica a final, se produjo una pérdida de control en vuelo y la aeronave impactó contra el terreno.

Como consecuencia del suceso, ambos ocupantes fallecieron y la aeronave resultó destruida.



Figura 1. Posición final de la aeronave

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



1.2 Lesiones al personal

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	2	0	0	2
Graves	0	0	0	0
Leves	0	0	0	0
Ninguna	0	0	0	0

Tabla 1

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula

Destruida.

1.3.2 Motor

Destruído.

1.3.3 Hélice

Destruída.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

La certificación del piloto instructor cumplía con la reglamentación vigente:

Piloto	
Sexo	Masculino
Edad	31 años
Nacionalidad	Argentina



Licencias	Piloto comercial de avión, instructor de vuelo
Habilitaciones	Monomotor terrestre, multimotor terrestre, vuelo por instrumentos, vuelo nocturno
Certificación médica aeronáutica	Clase 1 Válida hasta el 31/03/2022

Tabla 2

El 3 de febrero de 2021, el instructor aprobó el examen correspondiente para obtener la licencia de instructor de vuelo, con un total de 577,5 horas. A la fecha del accidente, acumuló 227,0 horas de vuelo como instructor, de las cuales 23,0 fueron en el tipo de aeronave que culminó en el accidente. El 27 de agosto de 2021 había sido su último vuelo en este tipo de aeronave.

Su experiencia era la siguiente:

Horas de vuelo	General	En el tipo
Total general	817,1	23,0
Últimos 90 días	137	5,2
Últimas 24 horas	0,7	0,7
En el día del suceso	0,7	0,7

Tabla 3

La certificación médica aeronáutica del alumno piloto estaba vigente al momento del suceso.

Alumno Piloto	
Sexo	Masculino
Edad	23 años
Certificación médica aeronáutica	Clase 2 Vencimiento 30/09/23

Tabla 4

El alumno había comenzado a volar el 15 de noviembre de 2020 y realizó todos sus vuelos con aeronaves del Aeroclub Río de La Plata. Voló sus primeras 9,7 horas en una aeronave Piper PA-11 y posteriormente voló el Piper PA-38. Su último vuelo había sido el 27 de agosto de 2021, con el mismo instructor y aeronave que se vieron involucrados en el accidente.



Su experiencia era la siguiente:

Horas de vuelo	General	En el tipo
Total general	37,5	27,7
Últimos 90 días	5,5	5,5
Últimas 24 horas	0,7	0,7
En el día del suceso	0,7	0,7

Tabla 5

1.6 Información sobre la aeronave

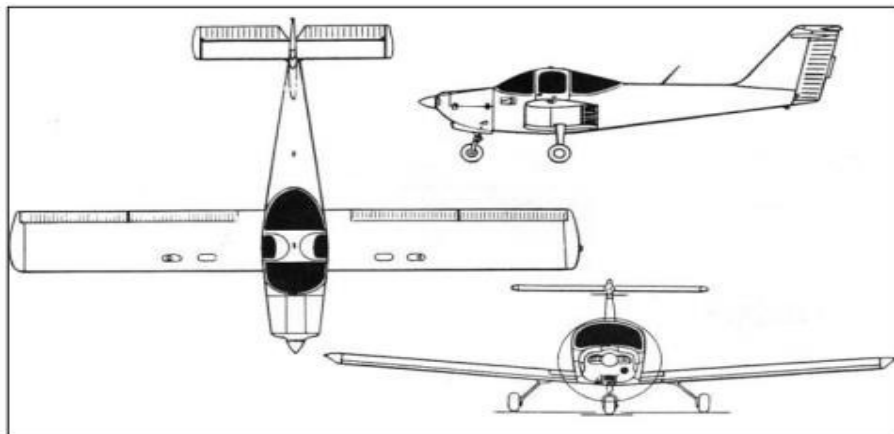


Figura 2. Perfil de la aeronave

Aeronave	
Marca	Piper
Modelo	PA-A-38-112
Categoría	Avión
Fabricante	Chinchul S.A.
Año de fabricación	1980
Número de serie	AR-38-80A0134
Peso máximo de despegue	757,5 kg
Peso máximo de aterrizaje	757,5 kg
Peso vacío	530,7 kg
Fecha del último peso y balanceo	Sin datos
Horas totales	Sin datos
Horas desde la última recorrida general	Sin datos



Horas desde la última inspección		Sin datos
Certificado de matrícula	Propietario	Aeroclub Río de La Plata
	Fecha de expedición	10/10/1980
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	Estándar
	Categoría	Normal
	Fecha de emisión	20/12/2013
	Fecha de vencimiento	Sin vencimiento

Tabla 6

Motor	
Marca	Lycoming
Modelo	O-235-L2C
Fabricante	Lycoming
Número de serie	L-21549-15
Horas totales	Sin datos
Horas desde la última recorrida general	Sin datos
Horas desde la última intervención	Sin datos
Habilitación	Hasta 6470 horas totales o el 28/02/2030

Tabla 7

Hélice	
Marca	Sensenich
Modelo	72-CK-0-56
Fabricante	Sensenich
Número de serie	K-3331
Horas totales	Sin datos
Horas desde la última recorrida general	Sin datos
Horas desde la última intervención	Sin datos
Habilitación	Hasta 2.000 horas totales

Tabla 8

No pudo establecerse fehacientemente si el peso y el balanceo de la aeronave se encontraban dentro de la envolvente de vuelo indicada en el manual de la aeronave.



1.7 Información meteorológica

De acuerdo con la información brindada por el Servicio Meteorológico Nacional (SMN), las condiciones meteorológicas al momento del suceso eran:

Información meteorológica	
Viento	090/08 nudos
Visibilidad	10 kilómetros
Fenómenos significativos	Ninguno
Nubosidad	6/8 cúmulos a 1000 metros
Temperatura	19,1 °C
Temperatura punto de rocío	10,2°C
Presión a nivel medio del mar	1.023,8 hectopascales
Humedad relativa	56%

Tabla 9

Los datos fueron obtenidos de los registros horarios de las estaciones meteorológicas Ezeiza y La Plata, interpolados a la hora y lugar del suceso.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplica.

1.9 Comunicaciones

No relevante.

1.10 Información sobre el lugar del suceso

Lugar del suceso	
Ubicación	Campo próximo al Aeródromo Ezpeleta
Coordenadas	34°44'24" S 58°12'34" W
Superficie	Pasto
Elevación	9 pies

Tabla 10



1.11 Registradores de vuelo

No Aplica.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave impactó con el terreno en primera instancia con la parte frontal y el semiplano derecho, efectuando un giro hacia la derecha y deteniéndose a tres metros del primer impacto aproximadamente con rumbo 310°. La posición final de la aeronave se encontraba en la prolongación del eje de la pista 15 (dispuesta para el aterrizaje), aproximadamente a 418 metros de la cabecera.



Figura 3. Trayectoria de la aeronave LV-OHN

1.13 Información médica y patológica

La información médica y patológica se encuentra en proceso de investigación.

1.14 Incendio

No hubo.



1.15 Supervivencia

La aeronave no disponía de Transmisor Localizador de Emergencia (ELT). De acuerdo con lo observado en la investigación de campo ambos ocupantes tenían los cinturones de seguridad abdominales colocados. No obstante, debido a las características del impacto no hubo posibilidad de supervivencia.

1.16 Ensayos e investigaciones

Al arribo de los investigadores, la zona se encontraba preservada por un cerco perimetral efectuado por las fuerzas de seguridad. Se relevaron marcas en el terreno, se tomaron fotografías de los restos de la aeronave y se analizó la dinámica del impacto. Se verificó la continuidad de los comandos de las superficies móviles de la aeronave.

Se solicitó al juzgado interviniente la documentación técnica de la aeronave, la documentación de la escuela de vuelo, el legajo del alumno piloto, el legajo y la documentación del instructor de vuelo. Se solicitaron las cámaras de seguridad de la Autovía 2 donde pudieron verse los últimos segundos del vuelo de la aeronave previo al contacto con el terreno. En concreto, se puede observar a la aeronave con un ángulo de caída de aproximadamente 45° y girando hacia la derecha hasta que impactó contra el terreno.



Figura 4. Trayectoria de la aeronave LV-OHN



Se realizaron entrevistas a personal de aeroclub, a personal de mantenimiento y a alumnos de la institución. Esta información aún se encuentra en proceso de análisis.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era propiedad del Aeroclub del Río de la Plata y era utilizada para vuelos de instrucción y entrenamiento.

1.18 Información adicional

No aplica.

1.19 Técnicas de investigaciones 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 y sus conclusiones serán publicados en el informe de seguridad operacional.