JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Expediente: EX-2019-102737798-APN-DNIA#JIAAC

Suceso: Accidente

Título: Operación a baja altura. Long EZ, matrícula LV-X383, Aeródromo de General Rodríguez, provincia de Buenos Aires

Fecha y hora del suceso: 17 de noviembre de 2019 a las 21:10 horas (UTC)

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos

Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

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-X383, Aeródromo de General Rodríguez, provincia de Buenos Aires. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2023.

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

IF-2023-89979637-APN-DNISAE#JST

ÍNDICE

SOBRE LA JST 5

SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN 6

LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS 8

SINOPSIS 9

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS 10

1.1 Reseña del vuelo.....10

1.2 Lesiones al personal.....10

1.3 Daños en la aeronave 11

1.4 Otros daños.....11

1.5 Información sobre el personal 12

1.6 Información sobre la aeronave 13

1.7 Información meteorológica 16

1.8 Ayudas a la navegación 17

1.9 Comunicaciones 17

1.10 Información sobre el lugar del suceso 17

1.11 Registradores de vuelo 18

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto 23

1.13 Información médica y patológica.....23

1.14 Incendio.....24

1.15 Supervivencia.....24

1.16 Ensayos e investigaciones....24
1.17 Información orgánica y de dirección....26
1.18 Información adicional....26
1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces....26
2. ANÁLISIS....31
2.1 Introducción....31
2.2 Aspectos técnicos-operativos....31
3. CONCLUSIONES....33
3.1 Conclusiones referidas a factores relacionados con el accidente....33
3.2 Conclusiones referidas a otros factores de riesgo de seguridad operacional identificados por la investigación....33
4. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL....34

SOBRE LA JST

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es mejorar la seguridad a través de la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones de acciones eficaces. Mediante la investigación sistémica de los factores desencadenantes, se evita la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro.

De conformidad con la Ley N.º 27.514 de seguridad en el transporte, la investigación de todo suceso tiene un carácter estrictamente técnico y las conclusiones no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

Según el artículo 26 de la Ley N.º 27.514, la JST puede realizar estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en el transporte.

Esta investigación ha sido efectuada con el único objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo estipula la ley de creación de la JST.

Los resultados de este Informe de Seguridad Operacional no condicionan ni prejuzgan investigaciones paralelas de índole administrativa o judicial que pudieran ser iniciadas por otros organismos u organizaciones con relación al presente suceso.

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.

LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS[1]

AD: Aeródromo

AIC: Circular de información aeronáutica

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil

CMA: Certificación médica aeronáutica

DEM: Departamento de Evaluación Médica

DUI: Desde última inspección

DURG: Desde última recorrida general

EFIS: Sistema electrónico de instrumentos de vuelo

FDR: Registrador de datos de vuelo

FPL: Plan de vuelo presentado

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

MANOPER-ARO: Manual de operaciones de la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo

ONBA: Observatorio Naval Buenos Aires

RPM: Revoluciones por minuto

RSO: Recomendaciones de Seguridad Operacional

SMN: Servicio Meteorológico Nacional

TAR: Taller aeronáutico de reparación

TG: Total general

VANT: Vehículo aéreo no tripulado

VFR: Reglas de vuelo visual

1 Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe se aclaran por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas.

SINOPSIS

Este informe detalla los hechos y circunstancias en torno al accidente experimentado por la aeronave LV-X383, un Long EZ, en el aeródromo de General Rodríguez (provincia de Buenos Aires), el 17 de noviembre de 2019 a las 21:10 horas[2], durante un vuelo de aviación general de recreación.

El informe presenta cuestiones de seguridad operacional relacionadas con la operación de la aeronave, las maniobras a baja altura y las limitaciones de una certificación médica aeronáutica (CMA).

Figura 1. Captura de video donde puede verse la Aeronave LV-X383. Fuente: Facundo Rovira (https://www.youtube.com/watch?v=3bXXENYdVhs), 2017

[2] Todas las horas están expresadas en tiempo universal coordinado (UTC), para el lugar y fecha del accidente corresponde el huso horario -3.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El 17 de noviembre de 2019, la aeronave LV-X383, un Long EZ, despegó del aeropuerto de San Fernando (provincia de Buenos Aires) a las 12:57 horas, con destino al aeródromo (AD) de General Rodríguez (provincia de Buenos Aires) donde aterrizó sin inconvenientes.

A las 21:05 horas, despegó nuevamente del AD General Rodríguez para realizar un vuelo local de aviación general de recreación. Tras aproximadamente cinco minutos de vuelo, durante la ejecución de una maniobra sobre la vertical del AD, se produjo el impacto de la aeronave contra el terreno.

Figura 2. Aeronave accidentada. Fuente: investigación JST

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	0

Tabla 1

1.3 Daños en la aeronave

Destruida.

1.3.1 Célula

Destruida.

1.3.2 Motor

Destruido.

1.3.3 Hélice

Destruida.

1.4 Otros daños

Como consecuencia del accidente, distintas partes de la aeronave impactaron contra la estructura correspondiente al hangar N.° 28 provocando daños de importancia.

Figura 3. Hangar dañado. Fuente: investigación JST

1.5 Información sobre el personal

Piloto	
Sexo	Masculino
Edad	74
Nacionalidad	Argentina
Licencias	Piloto privado de avión
Habilitaciones	Vuelo visual. VFR. Aviones monomotores hasta 5.700 kg
Certificación médica aeronáutica	Clase 2 Válida hasta el 30/06/2020, limitada a tripulación múltiple

Tabla 1

La experiencia de vuelo del piloto no pudo ser comprobada fehacientemente. La CMA del piloto estaba limitada a la operación con tripulación múltiple.

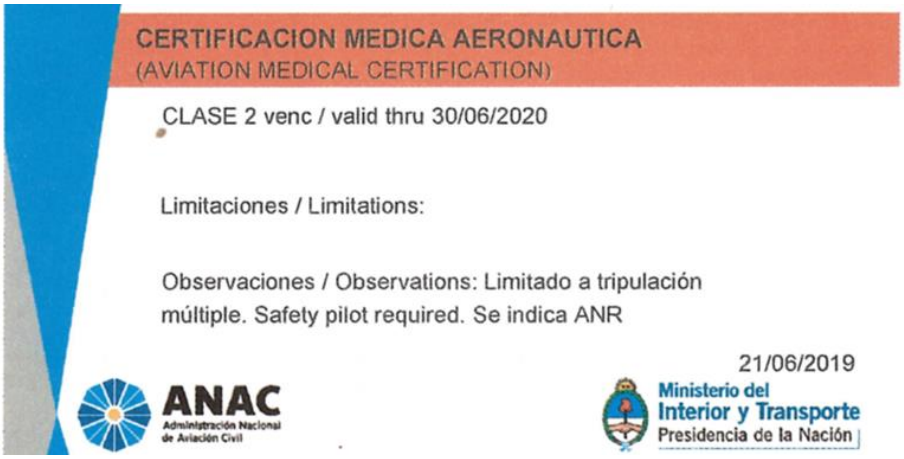


Figura 4. CMA del piloto. Fuente: investigación JST

Según las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), parte 67, vigentes al momento del accidente, se definía a una limitación como:

> "Son los condicionamientos para el ejercicio de las facultades que confiere una licencia, certificado de competencia o habilitación, compatibles con la seguridad de la operación aérea, fundamentados en el dictamen médico acreditado"

Con motivo de la investigación se realizó una entrevista a la jefa del Departamento de Evaluación Médica (DEM) perteneciente a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), referente a las circunstancias del suceso en cuestión. Durante ésta se definió a la condición de "limitado a tripulación múltiple" como:

> “Una limitación significa que para el ejercicio de las facultades que le confiere su licencia y a los efectos de contribuir a la seguridad operacional, el piloto deberá restringir su actividad de vuelo para operar exclusivamente con un piloto de seguridad, sano, apto, sin dispensa y habilitado en el material, con el propósito que éste último asuma el control por mandos duplicados cuando el primer piloto resultare incapacitado”.

Sin perjuicio de lo antedicho, la investigación no halló antecedentes que expliquen por qué el piloto poseía esta limitación.

1.6 Información sobre la aeronave

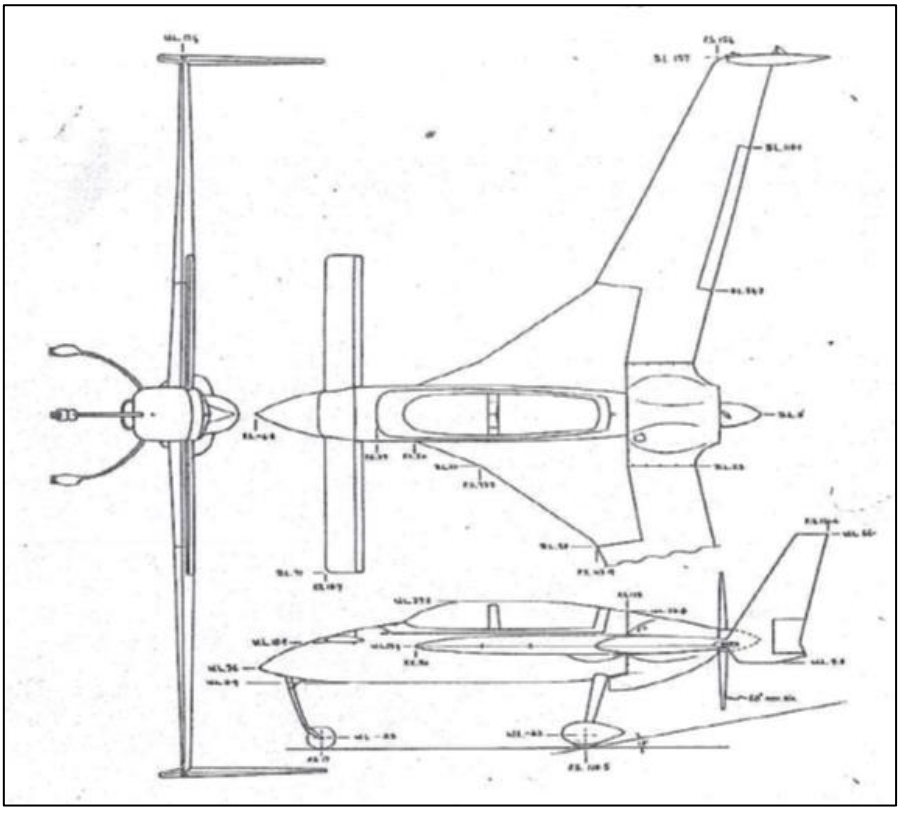


Figura 5. Vistas del modelo Long EZ. Fuente: manual de vuelo de la aeronave

Aeronave	
Fabricante	Privado
Tipo y modelo	Biplaza
Número de serie	001
Año de fabricación	2010
Peso vacío	486,6 kg

Peso máximo de despegue y aterrizaje		641,25 kg
Horas totales		256,7
Horas desde la última recorrida general		Sin datos
Horas desde la última inspección		Sin datos
Certificado de Aeronavegabilidad	Clasificación	Experimental
	Categoría	Especial
	Fecha de emisión	19/05/2010
	Fecha de vencimiento	Sin fecha
Certificado de matrícula	Propietario	Privado
	Fecha de expedición	Sin fecha
Formulario 337	Fecha de emisión	23/08/2019
	Fecha de vencimiento	08/2020
	Emitido por	TAR-Fabricante

Tabla 3

Motor	
Marca	Lycoming
Modelo	O-320-D2A
Número de serie	47607
Horas totales	1.364,9 horas
Horas desde la última recorrida general	Sin datos

Tabla 4

Hélice	
Marca	Nico
Modelo	Bipala madera
Número de serie	015
Horas totales	256,7 horas
Horas desde la última recorrida general	Sin datos
Horas desde la última intervención	Sin datos

Tabla 5

Al momento del accidente, la aeronave se encontraba dentro de las limitaciones de peso y balanceo expresadas en el manual de vuelo.

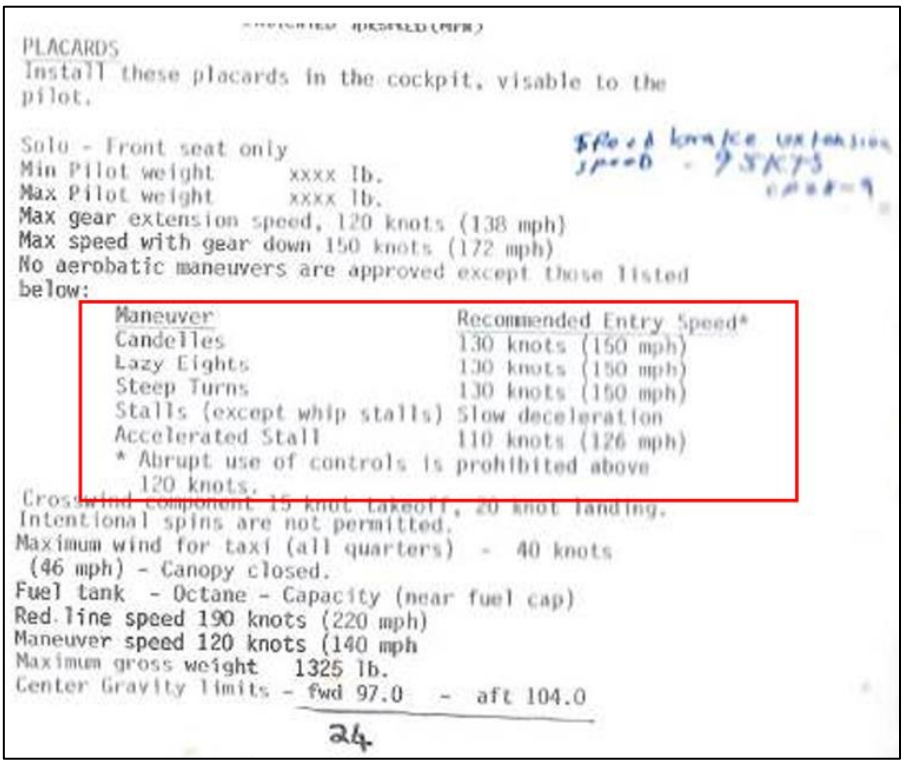
Configuración de la cabina

De acuerdo con la documentación de la aeronave, la cabina poseía una configuración de comandos completos en la posición delantera, mientras que el puesto trasero contaba solo con capacidad para doble comando parcial.

El asiento trasero estaba equipado con un *stick* de mando que podía ser desmontado para permitir un mayor espacio para el equipaje. No obstante, la posición trasera no contaba con pedales para el control direccional, ni tampoco con instrumental.

Figura 6. Puesto trasero de una aeronave modelo Long Ez. Fuente: investigación JST

En relación con las limitaciones de operación, el manual de vuelo no incluía al tonel entre las maniobras acrobáticas aprobadas (figura 7).



PLACARDS
Install these placards in the cockpit, visable to the pilot.

Solo - Front seat only
Min Pilot weight xxxx lb.
Max Pilot weight xxxx lb.
Max gear extension speed, 120 knots (138 mph)
Max speed with gear down 150 knots (172 mph)
No aerobatic maneuvers are approved except those listed below:

Maneuver	Recommended Entry Speed*
Candelles	130 knots (150 mph)
Lazy Eights	130 knots (150 mph)
Steep Turns	130 knots (150 mph)
Stalls (except whip stalls)	Slow deceleration
Accelerated Stall	110 knots (126 mph)

* Abrupt use of controls is prohibited above 120 knots.

Crosswind component 15 knot takeoff, 20 knot landing.
Intentional spins are not permitted.
Maximum wind for taxi (all quarters) - 40 knots (46 mph) - Canopy closed.
Fuel tank - Octane - Capacity (near fuel cap)
Red line speed 190 knots (220 mph)
Maneuver speed 120 knots (140 mph
Maximum gross weight 1325 lb.
Center Gravity limits - fwd 97.0 - aft 104.0

24

Figura 7. Limitaciones de operación. Fuente: manual de vuelo

1.7 Información meteorológica

El accidente ocurrió de día y en condiciones de buena visibilidad. De acuerdo con los datos proporcionados por el Observatorio Naval Buenos Aires (ONBA), la posición del sol al momento del suceso era:

- Altura = 17º sobre el horizonte.
- Acimut[3] = 258°, medido desde el norte hacia el este.

Con el objetivo de evaluar un posible encandilamiento como factor desencadenante del accidente, se llevó a cabo una simulación de la posición del sol en relación con la actitud de

[3] Ángulo o longitud de arco medido sobre el horizonte celeste que forman el punto cardinal Norte y la proyección vertical del astro sobre el horizonte del observador situado en alguna latitud. Se mide en grados desde el punto cardinal Norte en el sentido de las agujas del reloj.

la aeronave en los momentos previos al suceso (ver figura 8). Los resultados indicaron que no hubo encandilamiento.

Figura 8. Posición del sol. Fuente: investigación JST

1.8 Ayudas a la navegación

No relevante.

1.9 Comunicaciones

Durante el proceso de investigación, no se halló evidencia que indique que el piloto haya efectuado comunicaciones por la frecuencia utilizada en el AD de General Rodríguez antes del suceso.

1.10 Información sobre el lugar del suceso

Lugar del suceso	
Ubicación	General Rodríguez
Coordenadas	34º40’41” S – 059º02’08” W
Superficie	Césped tierra
Elevación	90 pies

Tabla 6

Figura 9. Zona de impacto contra el terreno. Fuente: investigación JST

1.11 Registradores de vuelo

Con motivo de investigación se logró recuperar información sobre los parámetros del motor, posición y actitud de la aeronave a través del sistema electrónico de instrumentos de vuelo (EFIS) de la marca DYNON, modelo FlihtDEK-D180. En la siguiente figura se observa la posición y estado en el que fue recuperada.

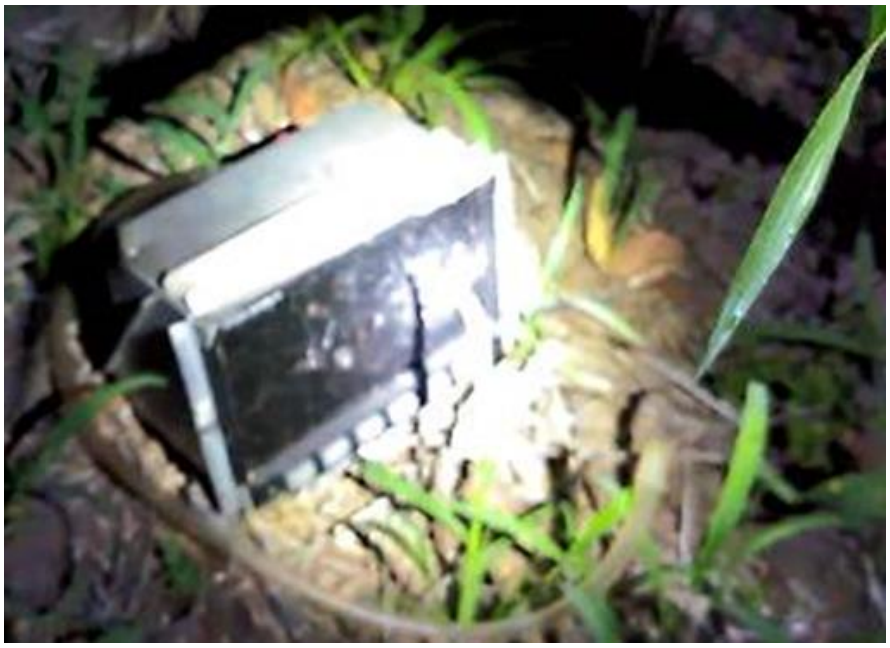


Figura 10. Consola EFIS. Fuente: investigación JST

La consola EFIS fue enviada a la empresa REDIMEC S.R.L. para recuperar los datos. Se obtuvo un relevamiento de 179 parámetros, con un total de 26.623 registros para cada uno de ellos. Para el día del suceso, se extrajo la información específica que corresponde a 224 registros de estos parámetros, entre ellos la posición de la aeronave.

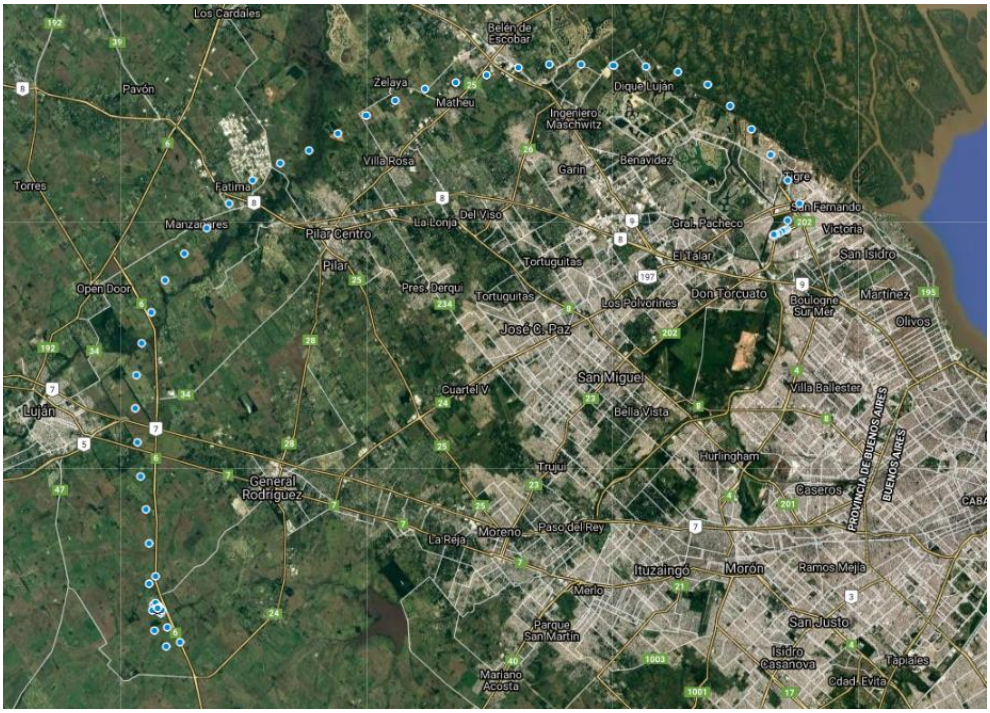


Figura 11. Mapa de posiciones registradas. Fuente: investigación JST

De la evaluación de los parámetros, se identificaron un total de dos operaciones en el día del suceso, en las siguientes franjas horarias:

- Operación N.° 1: 12:57:57 – 13:25:31 horas (correspondiente al tramo SADF-GEZ)
- Operación N.° 2: 20:57:43 – 21:08:25 horas (correspondiente al vuelo del accidente)

En la operación N.º 2, se recopilaron un total de 25 registros que abarcan aproximadamente 10,7 minutos de grabación. Se graficaron dichos registros y se aproximó la trayectoria mediante una curva que une las posiciones. Asimismo, se graficó la altitud correspondiente a cada uno de los puntos de posición. Al respecto, se observó que, al momento de efectuar la última maniobra previa al accidente, la aeronave se encontraba con una altitud de 800 pies.

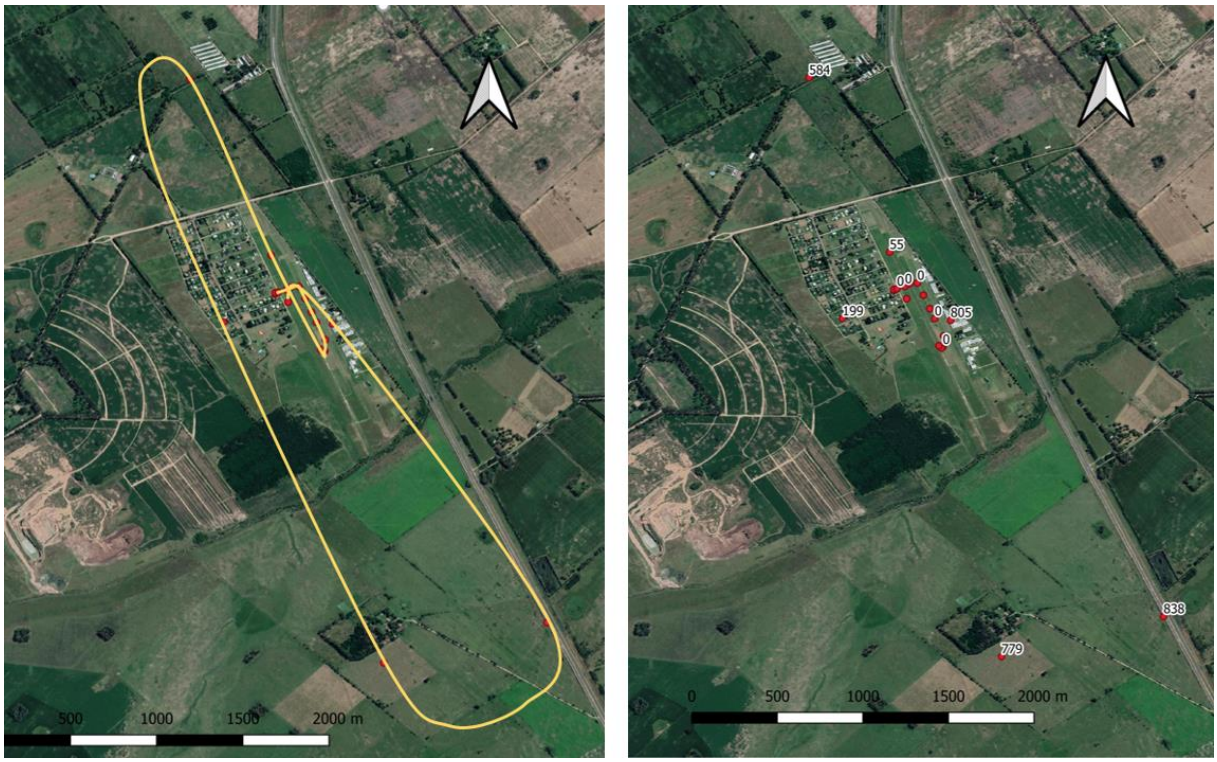


Figura 12. Trayectoria de vuelo y altitud registrada. Fuente: investigación JST

Parámetros registrados por el EFIS

A continuación, se grafican los valores recuperados para los últimos 10,7 minutos correspondientes al período desde la última puesta en marcha del motor:

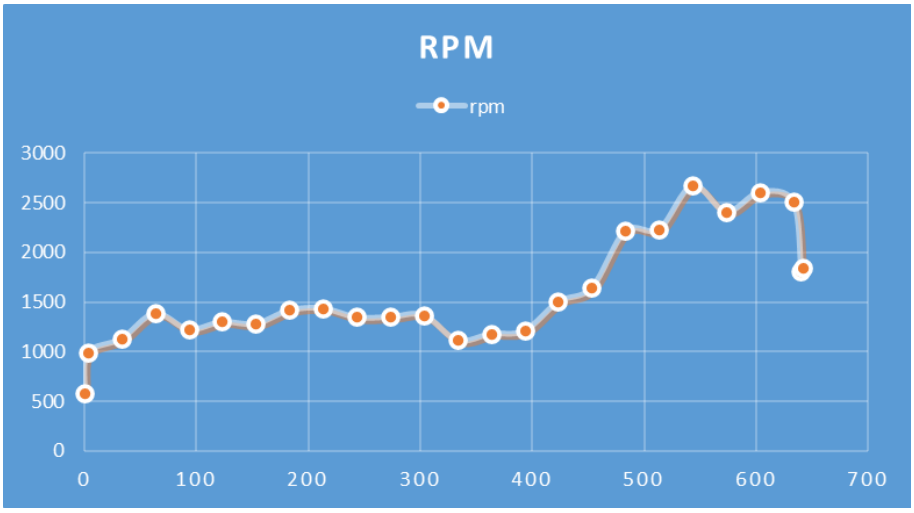


Gráfico 1. RPM. Fuente: investigación JST

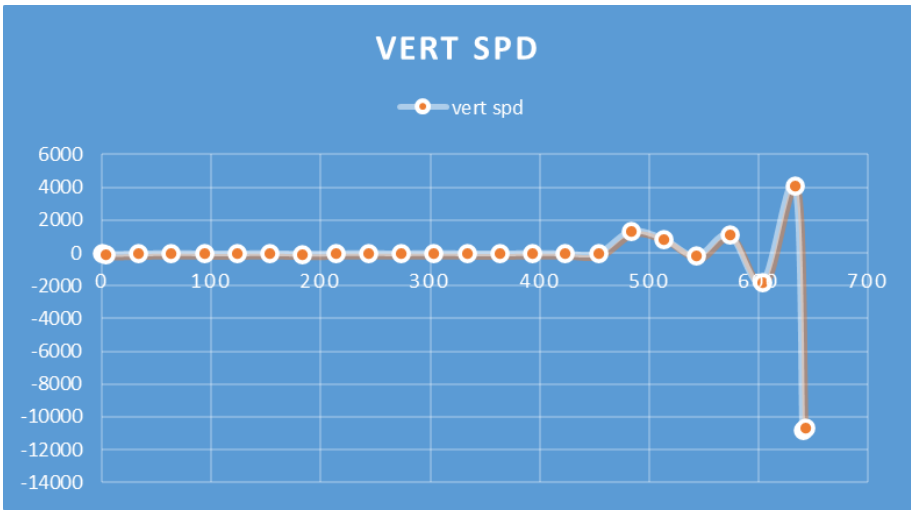


Gráfico 2. Velocidad vertical. Fuente: investigación JST

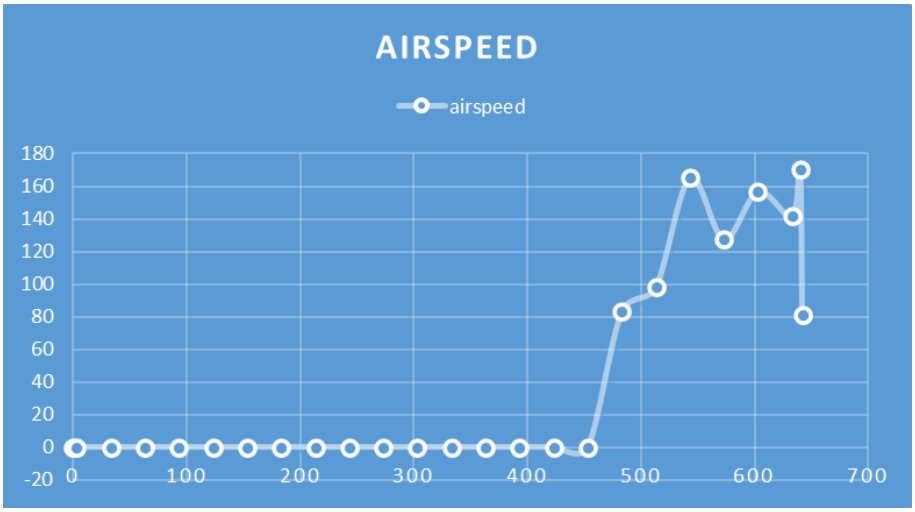


Gráfico 3. Velocidad. Fuente: investigación JST

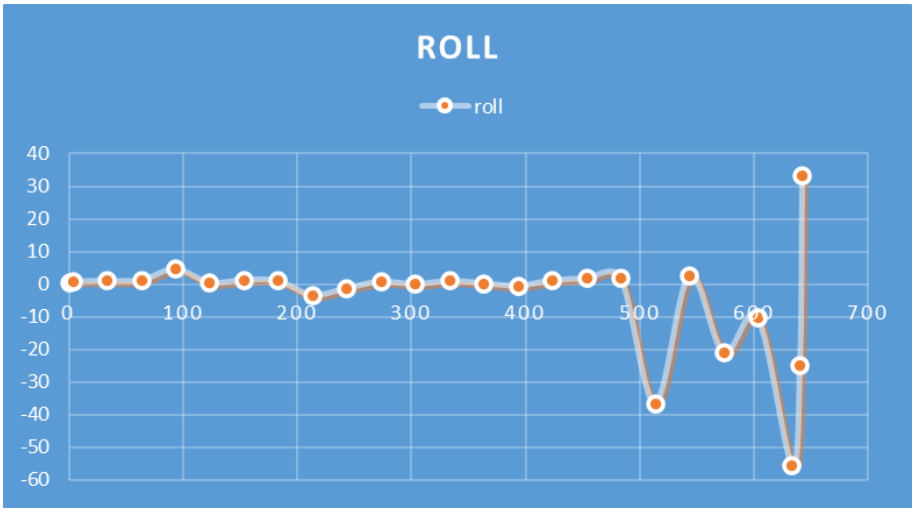


Gráfico 4. Rolido. Fuente: investigación JST

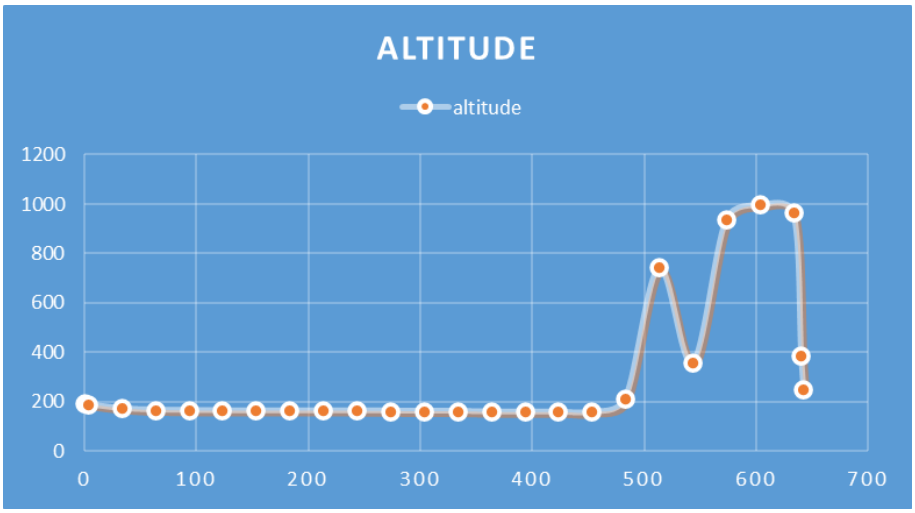


Gráfico 5. Altitud. Fuente: investigación JST

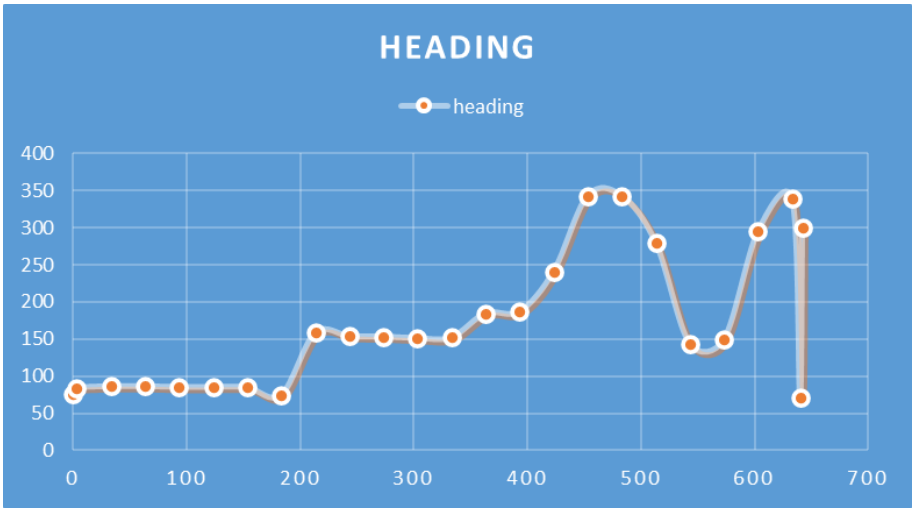


Gráfico 6. Dirección. Fuente: investigación JST

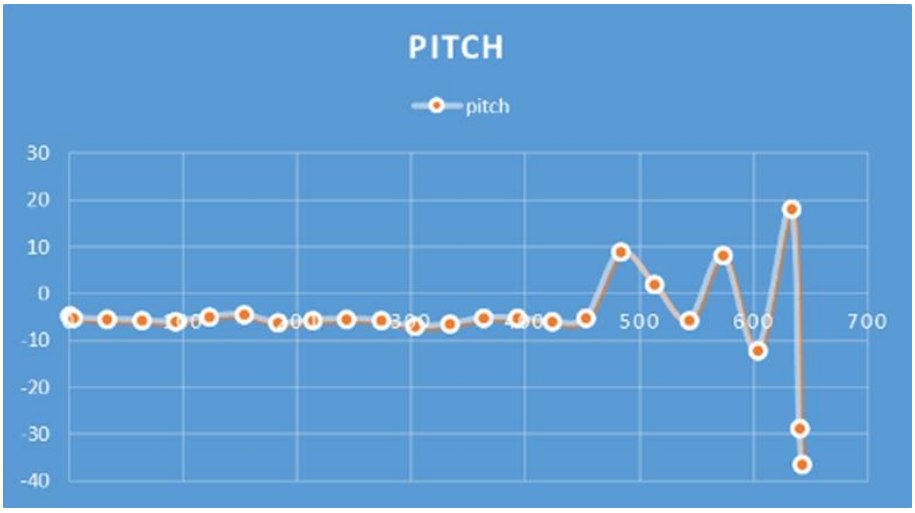


Gráfico 7. Cabeceo. Fuente: investigación JST

A partir de los datos recuperados, es posible obtener indicios con respecto a:

- No se evidencia pérdida de potencia en vuelo
- La aeronave se encontraba a una altitud aproximada de 800 pies en el momento previo al suceso
- No es posible identificar una maniobra en particular que se estuviese realizando al momento del accidente

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

Los daños en la aeronave sugieren que el impacto se produjo con una actitud de nariz abajo, tocando primero la rueda principal izquierda y el plano izquierdo. El accidente ocurrió dentro del área de plataforma del aeródromo, a unos 100 metros al este de la pista. De acuerdo con lo observado en el lugar del accidente, hubo una amplia dispersión de restos con concentración en sentido noreste.

Figura 13. Lugar de impacto y dispersión de restos. Fuente: investigación JST

1.13 Información médica y patológica

La investigación no halló evidencias que sugieran una incapacitación, total o parcial, durante el vuelo que devino en accidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

La aeronave estaba equipada con arneses de hombro y cinturones inerciales en buen estado de conservación. Sin embargo, debido a la energía propia del impacto, la cabina perdió su integridad estructural y el tripulante fue despedido de la aeronave.

1.16 Ensayos e investigaciones

El accidente ocurrió aproximadamente a las 21:10 horas y fue notificado por el jefe de aeródromo de General Rodríguez inmediatamente después de sucedido.

Con motivo de la investigación se llevó a cabo un relevamiento fotográfico del terreno y se realizaron entrevistas a personas que se encontraban en distintas zonas del aeródromo al momento del accidente. De acuerdo con las entrevistas realizadas, diferentes personas manifestaron haber observado a la aeronave realizar una maniobra de tonel y luego descender abruptamente hasta el impacto contra el terreno.

Figura 14. Daños en la aeronave. Fuente: investigación JST

Los restos de la aeronave se dispersaron por el AD General Rodríguez y en un campo lindero. Estos fueron trasladados al hangar N° 3 del AD para la reconstrucción de la aeronave y su preservación durante el proceso de investigación.

Figura 15. Reconstrucción de los restos de la aeronave. Fuente: investigación JST

Figura 16. Reconstrucción de los restos de la aeronave LV-X383. Fuente: investigación JST

Además, se obtuvo información de las cámaras de seguridad ubicadas en el hangar N.° 30 y en el hangar de la empresa Skymaster. A través del análisis de las grabaciones, se pudo constatar la actitud de la aeronave previa al impacto.

Figura 17. Grabación del impacto de la aeronave. Fuente: investigación JST

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era propiedad de un particular y era utilizada para uso recreativo.

1.18 Información adicional

No aplica.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

Análisis del registro fílmico

Con el objetivo de determinar la velocidad y trayectoria del impacto de la aeronave, se realizó un análisis de la grabación de la cámara de seguridad N.° 6 perteneciente a la empresa Skymaster. La tasa de fotogramas del video utilizado era de 15.

El video contiene tres fotogramas donde se visualiza a la aeronave en su trayectoria final previa al impacto y su posterior colisión con el terreno.

Figura 18. Fotograma 1. Fuente: investigación JST

Figura 19. Fotograma 2. Fuente: investigación JST

Figura 20. Fotograma 3. Fuente: investigación JST

Figura 21. Fotograma 4. Fuente: investigación JST

Una vez determinado el tiempo entre fotogramas, se realizó una ampliación de la investigación técnica en el lugar del suceso para cotejar la posición de la aeronave según el primer fotograma (figura 18) con el punto de impacto. Durante esta ampliación, se realizaron las mediciones indicadas en la siguiente figura.

Figura 22. Croquis de mediciones. Fuente: investigación JST

Con el propósito de determinar la distancia recorrida en la trayectoria de vuelo descendente, se llevó a cabo una comparación por superposición de la zona de impacto con el primer fotograma (figura 18). Para obtener una referencia horizontal, se consideró la prolongación de la trayectoria de dispersión. En la siguiente figura se visualiza el sexto fotograma posterior al impacto, donde resulta posible establecer la línea de trayectoria de dispersión.

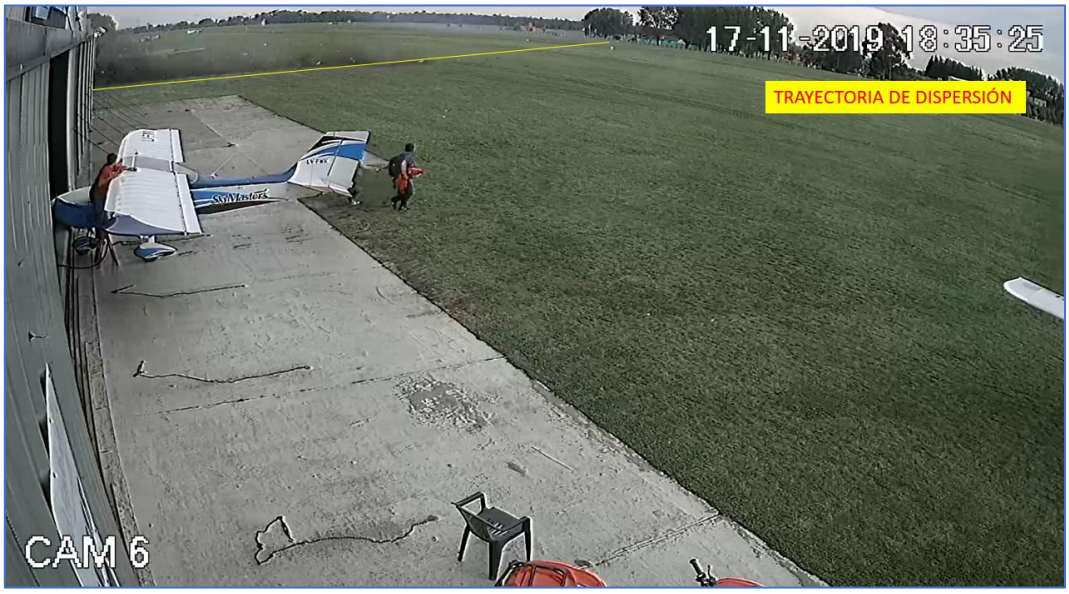


Figura 23. Trayectoria de dispersión. Fuente: investigación JST

En la figura 24 se muestran superpuestos el primer fotograma (figura 18) y el fotograma correspondiente al impacto (figura 21), junto con la prolongación de la trayectoria de dispersión.

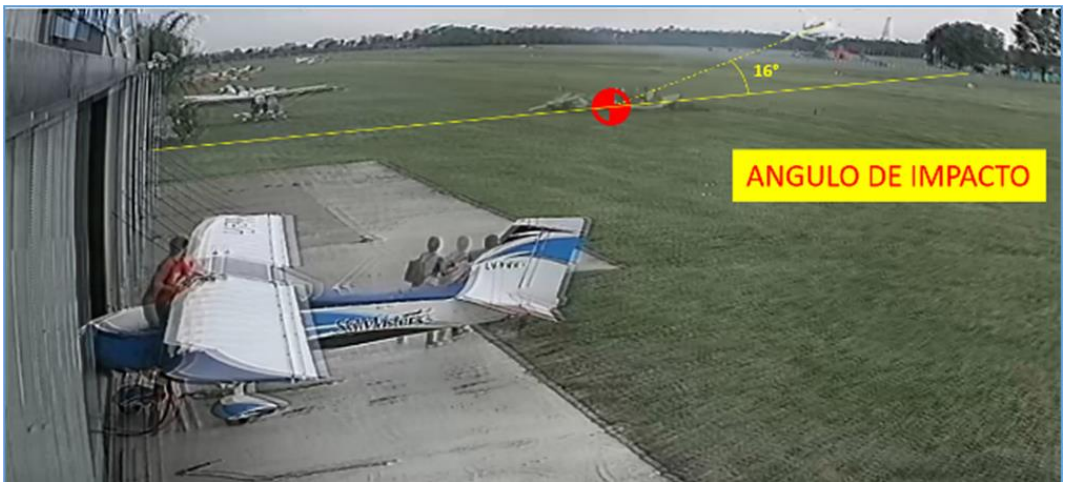


Figura 24. Ángulo de impacto. Fuente: investigación JST

A partir del análisis de los fotogramas y su superposición, se pudo estimar una velocidad de impacto de 300 km/h. Esta estimación se obtuvo al evaluar la distancia recorrida en la trayectoria de vuelo descendente y la posición de la aeronave en el momento del impacto.

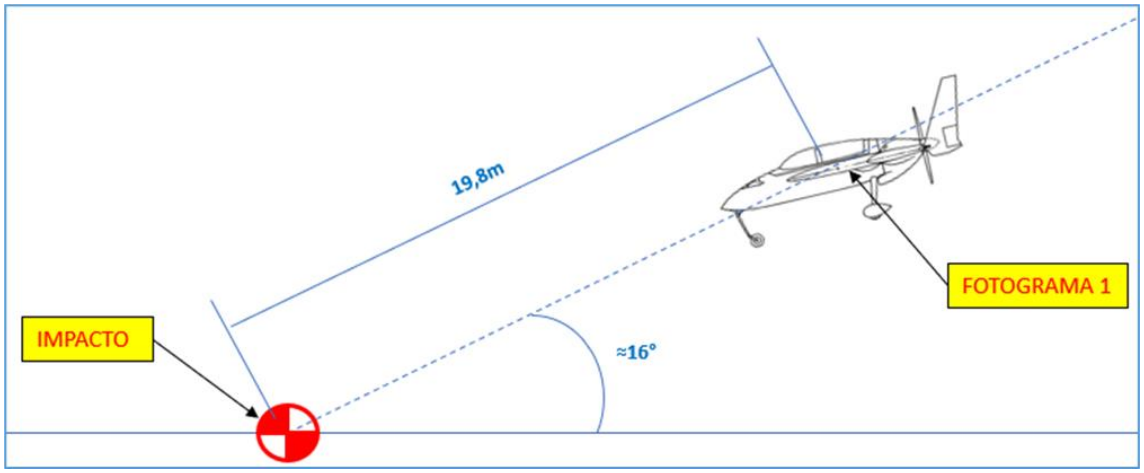


Figura 25. Estimación de la trayectoria final. Fuente: investigación JST

2. ANÁLISIS

2.1 Introducción

El análisis del suceso tiene como objetivo determinar las posibles circunstancias que llevaron al impacto de la aeronave LV-X383 contra el terreno. Para ello, se analizaron cuestiones técnico-operativas de la aeronave y las condiciones meteorológicas que pudiesen haber influido en lo acontecido.

El análisis consideró diferentes fuentes de información: los registros de datos de vuelo obtenidos de la consola EFIS, las evidencias encontradas en los restos de la aeronave, los registros de mantenimiento, los libros de vuelo y las entrevistas.

2.2 Aspectos técnicos-operativos

Según se estableció a partir de las entrevistas realizadas a diferentes personas, el vuelo de la aeronave LV-X383 se enmarcaba en una operación recreativa de aviación general. Después de aproximadamente cinco minutos de vuelo, la aeronave LV-X383 inició una maniobra lateral sobre la pista del AD de General Rodríguez que resultó en el impacto contra el terreno.

La información recopilada de las entrevistas, los registros de datos en la consola EFIS y el análisis de las grabaciones de las cámaras de seguridad que captaron el impacto sugieren que la aeronave inició una maniobra de alta performance, probablemente un tonel, a una altura cercana a los 800 pies, y que esta maniobra fue realizada hacia la derecha. El análisis de la documentación de la aeronave permitió constatar que la maniobra de tonel no estaba contemplada entre las maniobras aprobadas por el manual de vuelo.

Al momento del accidente el piloto contaba con una limitación en su CMA que establecía la obligatoriedad de operar con tripulación múltiple, según la evaluación efectuada por el comité de aptitud y dispensas de la ANAC. No obstante, en el vuelo del accidente, el piloto era la única persona a bordo de la aeronave. Además, se verificó que la aeronave no contaba con capacidad para doble comando. La investigación no halló antecedentes que expliquen por qué el piloto poseía esta limitación.

Condición de aeronavegabilidad

Con motivo de la investigación se estableció que los daños observados en la estructura de la aeronave y en los comandos correspondientes a las superficies de control fueron el resultado del impacto, descartando la hipótesis de un desprendimiento de superficies de control en vuelo. Asimismo, gracias a los datos recuperados de la memoria de la consola EFIS, resultó posible aseverar la continuidad de potencia durante toda la trayectoria de vuelo. Además, se corroboró que la aeronave estaba en condiciones de aeronavegabilidad conforme a la normativa vigente al momento del suceso. A partir de la información obtenida durante las entrevistas y la inspección de los restos de la aeronave, resulta posible inferir que no hubo factores técnicos involucrados en la ocurrencia del suceso.

3. CONCLUSIONES

3.1 Conclusiones referidas a factores relacionados con el accidente

- ✓ La aeronave LV-X383 despegó desde el aeródromo de General Rodríguez con la finalidad de realizar un vuelo recreativo
- ✓ En base a las entrevistas realizadas y a los datos analizados del EFIS es posible afirmar que la aeronave ejecutó una maniobra a 800 pies de altura sobre la vertical del aeródromo para luego descender abruptamente e impactar con el terreno a una velocidad aproximada de 300 km/h
- ✓ La información extraída del EFIS sugiere que al momento del impacto el motor se encontraba entregando potencia
- ✓ Los daños en la estructura de la aeronave y en los comandos correspondientes a las superficies de control fueron producto del impacto
- ✓ La certificación médica aeronáutica del piloto se encontraba apta con la limitación: “limitado a tripulación múltiple”
- ✓ Al momento del suceso el piloto era el único ocupante a bordo de la aeronave
- ✓ La aeronave no contaba con capacidad para doble comando

3.2 Conclusiones referidas a otros factores de riesgo de seguridad operacional identificados por la investigación

La investigación identificó factores sin relación de causalidad con el accidente, pero con potencial impacto en la seguridad operacional:

- ✓ La investigación no obtuvo evidencias de la realización de las comunicaciones entre el LV-X383 y las otras aeronaves que estaban operando en el aeródromo de General Rodríguez

4. ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

La lección que surge de esta investigación, que puede ser base de acciones por explotadores y propietarios de aeronaves, y/o de difusión y comunicación por la Administración Nacional de Aviación Civil es:

ASO AE-77-23

- ✓ La importancia de cumplir con lo establecido por la certificación médica aeronáutica de forma de reducir los riesgos propios del ejercicio de las facultades que confiere una licencia, y que podrían afectar el desempeño operativo.

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número: IF-2023-89979637-APN-DNISAE#JST

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Jueves 3 de Agosto de 2023

Referencia: LV-X383 - Informe de Seguridad Operacional

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 34 pagina/s.

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2023.08.03 15:04:39 -03:00

Esteban Maddonni Brito
Director Nacional
Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos
Junta de Seguridad en el Transporte

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2023.08.03 15:04:40 -03:00