

# Informe preliminar de Seguridad Operacional

## Sucesos Aeronáuticos

Relacionado con la puesta en marcha

Aeroclub Río de La Plata

Piper PA-11, LV-YQF

Aeródromo Ezpeleta, Buenos Aires

19 de junio de 2021

55482492/21



Ministerio de Transporte  
**Argentina**



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 9°

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

[www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)

[info@jst.gob.ar](mailto:info@jst.gob.ar)

Informe Preliminar 55482492/21

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

<b>ADVERTENCIA .....</b>	<b>5</b>
<b>LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS .....</b>	<b>6</b>
<b>1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS .....</b>	<b>7</b>
1.1 Reseña del vuelo .....	7
1.2 Lesiones al personal .....	8
1.3 Daños en la aeronave .....	8
1.4 Otros daños.....	8
1.5 Información sobre el personal .....	8
1.6 Información sobre la aeronave.....	9
1.7 Información meteorológica .....	10
1.8 Ayudas a la navegación .....	10
1.9 Comunicaciones.....	10
1.10 Información sobre el lugar del suceso .....	10
1.11 Registradores de vuelo .....	11
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.....	11
1.13 Información médica y patológica.....	11
1.14 Incendio .....	11
1.15 Supervivencia .....	12
1.16 Ensayos e investigaciones.....	12
1.17 Información orgánica y de dirección .....	13



1.18	Información adicional .....	13
1.19	Técnicas de investigación útiles o eficaces .....	13
2.	NOTA FINAL .....	13



## 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 los hallazgos preliminares y provisionales de la JST, sujetos a modificaciones conforme avance la investigación.

De conformidad con el Anexo 13 –Investigación de accidentes e incidentes de aviación– al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ratificado por Ley 13891, y con el Artículo 185 del Código Aeronáutico (Ley 17285), la investigación de accidentes e incidentes tiene carácter estrictamente técnico, y la información y documentación contenida en el presente informe no debe 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 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).



## LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS<sup>1</sup>

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

RAAC: Regulaciones Argentinas de Aviación Civil

UTC: Tiempo Universal Coordinado

---

<sup>1</sup> 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 19 de junio de 2021, en un vuelo de aviación general de entrenamiento, se produjo la detención del motor de la aeronave matrícula LV-YQF, un Piper PA-11, durante el rodaje a la cabecera de pista 15 del aeródromo de Ezpeleta (Buenos Aires).

Como consecuencia de ello, el piloto descendió de la aeronave para realizar el procedimiento de puesta en marcha con calzas y en solitario. Aproximadamente a las 11:30<sup>2</sup> y tras reiterados intentos, el motor encendió y el avión comenzó a rodar sin nadie a bordo. La aeronave cruzó la pista e impactó contra el cerco perimetral del aeródromo.

El accidente ocurrió de día y en condiciones de buena visibilidad.



Figura 1. Posición final de la aeronave involucrada en el accidente

---

<sup>2</sup> 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	0	0	0	0
Graves	0	0	0	0
Leves	0	0	0	0
Ninguna	1	0	0	1

Tabla 1

## 1.3 Daños en la aeronave

### 1.3.1 Célula

Daños de importancia.

### 1.3.2 Motor

Daños por detención brusca.

### 1.3.3 Hélice

Destruída.

## 1.4 Otros daños

La aeronave impactó contra un poste de hormigón perteneciente al cerco perimetral del aeródromo y su respectivo alambrado.

## 1.5 Información sobre el personal

La certificación del piloto cumplía con la reglamentación vigente.

Piloto	
Sexo	Masculino
Edad	21 años
Nacionalidad	Argentina
Licencias	Piloto privado de avión
Habilitaciones	Monomotores terrestres hasta 5700 kg



Certificación médica aeronáutica	Clase 2 Válida hasta el 31/03/2024
----------------------------------	---------------------------------------

Tabla 2

Su experiencia era la siguiente:

Horas de vuelo	General	En el tipo
Total general	10,4	10,4
Últimos 90 días	10,4	10,4
Últimos 30 días	2,2	2,2
Últimas 24 horas	0,0	0,0
En el día del suceso	0,0	0,0

Tabla 3

## 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.

Aeronave		
Marca	Piper	
Modelo	PA-11	
Categoría	Avión	
Año de fabricación	1948	
Número de serie	11-718	
Peso máximo de despegue/aterrizaje	554,0 kg	
Peso vacío	409,0 kg	
Fecha del ultimo peso y balanceo	29/07/2013	
Horas totales	27451,4	
Horas desde la última recorrida general	309,4	
Horas desde la última inspección	0,0	
Certificado de matrícula	Propietario	Aeroclub Río de La Plata
	Fecha de expedición	22/11/1948
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	Estándar
	Categoría	Normal
	Fecha de emisión	13/12/1948
	Fecha de vencimiento	Sin vencimiento

Tabla 4

Motor	
Marca	TCM
Modelo	C-90-8F
Número de serie	46315-8-8



Horas totales	10509,2
Horas desde la última recorrida general	312,2
Horas desde la última intervención	0,0
Habilitación	Hasta TG 11.997 o hasta el 18/02/2033

Tabla 5

Hélice	
Marca	Clerici
Modelo	HCF-2AB-3
Número de serie	1949
Horas totales	Sin datos
Horas desde la última recorrida general	4,0
Horas desde la última intervención	4,0
Habilitación	Hasta 1000 horas desde la última recorrida general o hasta el 18/02/2025

Tabla 6

## 1.7 Información meteorológica

No relevante.

## 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	Aeródromo Ezpeleta, Buenos aires
Coordenadas	34°44'47"S / 058°12'12"W
Superficie	Tierra
Elevación	3m
Normas generales	Operaciones VFR

Tabla 8

### 1.11 Registradores de vuelo

No aplica.

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

Luego de la puesta en marcha, la aeronave comenzó a rodar sin el piloto a bordo. En su recorrido, impactó contra un poste de hormigón, atravesó el cerco perimetral del aeródromo y cruzó una zanja para finalmente detenerse en la banquina de la calle colectora de la autopista Buenos Aires – La Plata. La aeronave se detuvo a aproximadamente 5 metros por fuera del perímetro del aeródromo y no hubo dispersión de restos.



Figura 2. Trayectoria y posición final de la aeronave

### 1.13 Información médica y patológica

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

### 1.14 Incendio

No hubo.

### 1.15 Supervivencia

El piloto no se encontraba a bordo de la aeronave y resultó sin lesiones.

### 1.16 Ensayos e investigaciones

De acuerdo con la entrevista realizada, el piloto manifestó que la primera puesta en marcha llevada a cabo en plataforma la efectuó con la ayuda de otra persona. Luego, durante el rodaje, el motor se detuvo tras una reducción de potencia en el punto de espera de pista 15. Como consecuencia de ello, el piloto descendió de la aeronave para realizar nuevamente la puesta en marcha, aunque en esta ocasión en solitario y con la ayuda de unas calzas. Tras reiterados intentos, el motor encendió y el avión comenzó a rodar sin que el piloto pudiera subirse a bordo.



Figura 3. Calzas utilizadas para la puesta en marcha del LV-YQF

Era la primera vez que el piloto realizaba la puesta en marcha en solitario.

La investigación comprobó que el comando de potencia del motor funcionaba correctamente.



Figura 4. Comando de potencia del motor

### 1.17 Información orgánica y de dirección

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

### 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.