

INFORME PROVISIONAL

Expediente: EX-2023-135569176- -APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Pérdida de control en vuelo. Aero Vodochody L29, matrícula LV-X468, aeródromo de Villa Cañas, provincia de Santa Fe.

Fecha y hora del suceso: 12 de noviembre de 2023 a las 19:30 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-X468. Villa Cañás, provincia de Santa Fe.

Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

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

IF-2024-122255027-APN-DNISAE#JST

ÍNDICE

SOBRE LA JST	5
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN	6
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS	8
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	9
1.1 Reseña del vuelo.....	9
1.2 Lesiones a personas.....	9
1.3 Daños en la aeronave	9
1.4 Otros daños.....	10
1.5 Información sobre el personal	10
1.6 Información sobre la aeronave.....	12
1.7 Información meteorológica.....	17
1.8 Ayudas a la navegación.....	18
1.9 Comunicaciones	18
1.10 Información sobre el lugar del suceso	18
1.11 Registradores de vuelo.....	19
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.....	19
1.13 Información médica y patológica.....	20
1.14 Incendio.....	20
1.15 Supervivencia.....	20
1.16 Ensayos e investigaciones.....	21

1.17	Información orgánica y de dirección	21
1.18	Información adicional	23
1.19	Técnicas de investigaciones útiles o eficaces	25
2.	NOTA FINAL.....	26

IF-2024-122255027-APN-DNISAE#JST

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.

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 ABREVIATURAS¹

AIC: Circular de Información Aeronáutica

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil

ELT: Transmisor de Localización de Emergencia

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

RAAC: Regulaciones Argentinas de Aviación Civil

SMN: Servicio Meteorológico Nacional

TAR: Taller Aeronáutico de Reparación

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.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El 12 de noviembre de 2023, la aeronave con matrícula LV-X468, un *Aero Vodochody* L29, despegó del aeródromo de Villa Cañas (provincia de Santa Fe) a las 19:25 horas con el propósito de realizar un vuelo de exhibición local en el marco del Festival Aéreo "Villa Cañas Vuela".

Luego de aproximadamente cinco minutos de vuelo en condiciones meteorológicas visuales, la aeronave realizó un pasaje a baja altura de sur a norte, tras lo cual inició un ascenso para ejecutar una maniobra de tonel. Durante esta maniobra se produjo una pérdida de control, y la aeronave se precipitó a tierra.

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

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	1	1	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

Destruída.

1.3.2 Motor

Destruído.



Figura 1. Vista general de daños de la aeronave y detalle de la condición del motor. Fuente: investigación JST

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

La información relacionada con la certificación del piloto para estar al mando de la aeronave se encuentra en desarrollo.

Piloto	
Sexo	Masculino
Edad	28
Nacionalidad	Argentina
Licencias	Piloto Aeroaplicador de Avión; Piloto Comercial de avión; Piloto Privado de Avión; Piloto de Planeador
Habilitaciones	Aeroaplicación diurna, monomotores terrestres, multimotores terrestres, vuelo por instrumentos, vuelo nocturno, planeadores monoplazas y planeadores multiplaza
Certificación médica aeronáutica	Clase 1 Válida hasta el 31/10/2024

Tabla 2

Su experiencia de vuelo no pudo ser determinada fehacientemente.

La persona que ocupaba el asiento trasero no cumplía función de vuelo; aunque también era piloto con diversas licencias y habilitaciones, no contaba con la certificación requerida para estar al mando de la aeronave.

Pasajero	
Sexo	Masculino
Edad	67
Nacionalidad	Argentina
Licencias	Piloto Aeroaplicador de avión; Instructor de Vuelo de Avión, Instructor de Vuelo de Helicóptero; Piloto Comercial de Avión; Piloto Comercial de Helicóptero; Piloto Privado de Avión; Jefe de Aeródromo Público sin servicio de tránsito aéreo; Piloto de Planeador.
Habilitaciones	Aeronave propulsada por turbohélice menor de 5.700 kg; Aeroaplicación diurna; vuelo por instrumentos; vuelo nocturno; vuelo VFR ² controlado; vuelo acrobático; remolcador de planeador; vuelo nocturno local de helicóptero, R22; R44; planeadores monoplazas, planeadores multiplaza; monomotores terrestres, multimotores terrestres.
Certificación médica aeronáutica	Clase 1 Válida hasta el 30/06/2024

Tabla 3

Requisitos de instrucción

De acuerdo con las definiciones de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) Parte 61, el LV-X468 era una aeronave compleja y de altas performance:

“[...] Aeronave compleja: Aeronave que posee flaps, tren de aterrizaje retráctil y control de paso de hélice, o en el caso de hidroavión, flaps y paso de hélice variable.”

² Reglas de Vuelo Visual.

"[...] Aeronave de alta performance: Aeronave de más de 450 HP de potencia instalada."

Según la Sección 61.31 de las RAAC, para actuar como piloto del LV-X468 se requería una habilitación de Tipo. Para lograr una habilitación de Tipo de aeronaves no convencionales la Sección 61.63 (c) (2) exige al piloto contar con la aprobación del curso reconocido por la autoridad aeronáutica para el tipo de avión en cuestión.

Asimismo, la Sección 61.32 de las RAAC "Instrucción adicional para cierto tipo de aeronaves" establece requisitos adicionales para los casos en que un piloto quiera desempeñarse como piloto en aeronaves complejas, aeronaves de altas performance o aeronaves presurizadas; y los requisitos para la adaptación específica para desempeñarse como piloto de las aeronaves que requieren instrucción adicional.

1.6 Información sobre la aeronave

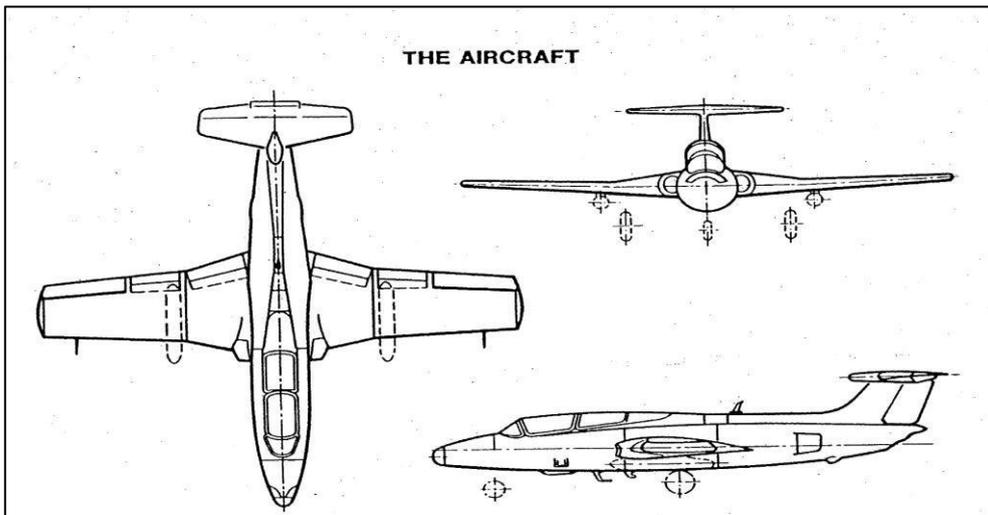


Figura 2. Perfil de la aeronave. Fuente: Manual de vuelo la aeronave

Aeronave	
Marca	<i>Aero Vodochody</i>
Modelo	L29
Categoría	Experimental
Fabricante	<i>Aero Vodochody</i>
Año de fabricación	1972
Número de serie	294856
Peso máximo de despegue	3.550,0 kg
Peso máximo de aterrizaje	3.550,0 kg

Peso vacío	2.285,4 kg	
Fecha del último peso y balanceo	16/10/2010	
Horas totales	Sin datos	
Horas desde la última recorrida general	Sin datos	
Horas desde la última inspección	Sin datos	
Certificado de matrícula	Propietario	Privado
	Fecha de expedición	31/08/2012
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	Especial
	Categoría	Experimental
	Fecha de emisión	21/01/2013
	Fecha de vencimiento	Sin vencimiento

Tabla 4

Motor	
Marca	Motorlet
Modelo	M701C-500
Fabricante	Motorlet
Número de serie	94203
Horas totales	Sin datos
Horas desde la última recorrida general	Sin datos
Horas desde la última intervención	Sin datos
Habilitación	Hasta el 30/10/2024

Tabla 5

Documentación y actividad de vuelo de la aeronave

Entre los restos de la aeronave accidentada se encontró un sobre con documentación que incluía los historiales de la aeronave y del motor, certificados de aeronavegabilidad y matrícula, así como el último Formulario 337 correspondiente a la rehabilitación anual. También se halló una Nota emitida por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) en la que se informa al propietario sobre la recepción del Formulario 337. Este formulario fue registrado el 4 de octubre de 2023, mientras que la Nota que confirma la recepción está fechada el 6 de octubre de 2023.

El último Formulario 337 estaba firmado en los campos designados del anverso y reverso por el propietario de la aeronave. En el reverso, además, se encontraba un sello de un Taller Aeronáutico de Reparación (TAR) de la República Oriental del Uruguay, junto con la firma y un sello de un representante del taller.

De acuerdo con el último Formulario 337, se registraron un total de 3.669,5 horas de vuelo de la aeronave y 1.138,4 horas desde la última recorrida general. En lo que respecta al motor, se asentaron 807,7 horas de total general y 331,2 horas desde la última recorrida general.

La última actividad de vuelo registrada en los historiales de la aeronave y del motor tenía fecha del 12 de octubre de 2014, con un registro que indicaba una actividad de 74,6 horas desde su matriculación en la República Argentina. Los historiales de la aeronave indicaban que, desde su matriculación hasta la fecha de emisión del último Formulario 337, había acumulado un total de 99,8 horas de vuelo y 95,5 horas de motor.

Al momento del accidente, la actividad de vuelo no pudo ser fehacientemente determinada debido a la ausencia de registros. La investigación no pudo verificar cómo se determinó la actividad de la aeronave en el momento de su última rehabilitación anual. Además, es importante destacar que en los registros del último Formulario 337 no se contabilizaban los ciclos de la aeronave y del motor.

Otras rehabilitaciones anuales

El legajo de la aeronave proporcionado por la ANAC incluía tres Formularios 337 correspondientes a las rehabilitaciones de los años 2017, 2018, 2019. Todos los formularios estaban firmados en el campo correspondiente por el propietario, y el de 2019 también contaba con la firma del TAR uruguayo.

En la descripción de los trabajos realizados durante la rehabilitación anual de 2019, se indicó que la aeronave fue sometida a una inspección de 100 horas en el fuselaje, sin información adicional sobre el motor, de acuerdo con la guía del fabricante y en concordancia con el DNAR. Además, se señalaba que la aeronave no había sido trasladada a un taller, y que, cuando se acumularan las horas necesarias, se llevaría al taller en la República Oriental del Uruguay donde se realizaba habitualmente el mantenimiento.

9. DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO REALIZADO
<p>(Si se requiere más espacio, adjuntar hojas adicionales, identificar la Matrícula del Helicóptero/Nº de Parte/Nº de Serie del producto y la fecha de terminación del trabajo)</p> <p>A las 3672 hs TT de aeronave, y 813.2 hs TT de motor se realizó inspección en fuselaje de 100 hs para rehabilitación anual de acuerdo a guía de fabricante y concordante con el DNAR y se determino que esta en condiciones de aeronavegabilidad. Dejando constancia que por las pocas horas realizadas por la aeronave se considera no es necesario trasladar la aeronave al taller que habitualmente lo chequea anualmente. Dejando constancia que cuando el avión haya volado las horas necesarias para el mantenimiento en taller lo llevaremos al mismo como hacemos anualmente (AeroTecnico de Montevideo Uruguay) realizando la habilitación en la base donde permanece la aeronave realizándosele solo cambio de filtro de combustible, limpieza de filtro de aceite y cambio de fluido, chequeo de presiones de amortiguadores, revisión de cintas de freno y campanas, no requiriendo cambio de componentes por vida limite .</p> <p style="text-align: center;">AERONAVES EXPERIMENTALES</p>

Figura 3. Descripción de trabajos en Formulario 337 del año 2019. Fuente: investigación JST

Los Formularios 337 correspondientes a las rehabilitaciones anuales de 2017 y 2018 contenían leyendas similares a la del 2019, en las cuales se afirmaba que la habilitación se había realizado en la base donde permanecía la aeronave.

Certificado de aeronavegabilidad y limitaciones de operación

La aeronave LV-X468 contaba con un Certificado de Aeronavegabilidad Especial de Categoría Experimental. Según el certificado, su propósito era la exhibición, definida en la Sección 21.191(d) de las RAAC como:

“d) Exhibición. De las cualidades de vuelo de la Aeronave, su desempeño o características inusuales en demostraciones aéreas, cinematográficas, televisivas o divulgaciones similares. Entrenamiento de Tripulaciones para mantener la eficiencia en vuelos de exhibición, incluyendo la realización de (para las personas que exhiban la Aeronave) los vuelos hacia y desde tales demostraciones y divulgaciones aéreas.”

El Certificado de Aeronavegabilidad junto a las limitaciones de operación para aeronaves experimentales correspondiente a la Fase 2 – Liberación de restricción 40 horas de vuelo- fueron emitidas el 30 de octubre de 2012. En el legajo de la aeronave, disponible en la ANAC, el propietario reconoce estas limitaciones y declara dar cumplimiento a estas.

 <p>ANAC Administración Nacional de Aviación Civil Argentina</p>	<p>DIRECCIÓN DE AERONAVEGABILIDAD DEPARTAMENTO DE CERTIFICACION AERONAUTICA</p> <p>FAX INTERNACIONAL (54-351) 4333945 FAX NACIONAL (0351) 4333945 TELEFONO: (0351) 4333955/4333919 Email: certificacion-da@anac.gov.ar</p>		 <p>SECCIÓN AERONAVES EXPERIMENTALES</p>
	<p>LIMITACIONES DE OPERACION PARA AERONAVES EXPERIMENTALES PROPÓSITO: EXHIBICIÓN</p>		
<p>FASE 2: Liberación de restricción 40 hs. de vuelo.</p>			
			<p><i>Buenos Aires 30-OCT-2012.</i></p> <p>Lugar y Fecha</p>
Matricula:	<i>LV-X468</i>	Modelo:	<i>L-29</i>
Marca:	<i>AERO VOODOODOY</i>	Nº Serie:	<i>294856</i>

Figura 4. Extracto de las limitaciones de operación del LV-X468. Fuente: investigación JST

Las limitaciones de operación contenían 15 puntos, destinados a establecer las condiciones de seguridad bajo las cuales debía operar la aeronave. A continuación, se destacan algunos de estos puntos junto con los hallazgos relevantes obtenidos durante la investigación:

- Punto 4: La aeronave tenía prohibido transportar personas o propiedades por remuneración o alquiler. Sin embargo, con motivo de la investigación se constató que en algunos eventos se ofrecieron vuelos de bautismo en el LV-X468.
- Punto 6: Se prohibía a la aeronave volar con equipos montados externamente. Al momento del accidente, el LV-X468 no contaba con los tanques suplementarios de alas instalados, por lo que cumplía con esta restricción. Sin perjuicio de ello, en las siguientes fotografías obtenidas de fuentes públicas se observa a la aeronave operando en distintos ámbitos con los tanques suplementarios instalados.



Figura 5. Diferentes imágenes del LV-X468 con tanques suplementarios sub alares. Fuente: imágenes obtenidas de Internet

- Punto 8: Establecía que el piloto al mando debía contar con la habilitación correspondiente para operar esta categoría de avión.
- Punto 11: Especificaba que el mantenimiento de la aeronave solo podía ser realizado por un Taller Aeronáutico Habilitado por la Dirección de Aeronavegabilidad, con los alcances apropiados y conforme a las limitaciones indicadas en la Sección 43.3 del DNAR Parte 43³.
- Punto 13: Refería también a las disposiciones de la Sección 43.3 del DNAR Parte 43, estableciendo que las inspecciones requeridas debían ser realizadas por personal calificado.

1.7 Información meteorológica

El Servicio Meteorológico Nacional (SMN) proporcionó la siguiente información meteorológica para el lugar y momento del accidente:

³ En la actualidad, RAAC Parte 43

Información meteorológica	
Viento	24 nudos de los 180°
Visibilidad	9 kilómetros
Fenómenos significativos	Polvo levantado por el viento
Nubosidad	5/8 AC ⁴ 3.000 metros
Temperatura	20,5°C
Temperatura punto de rocío	2,5 °C
Presión a nivel medio del mar	1.021 hPa
Humedad relativa	31%

Tabla 6

1.8 Ayudas a la navegación

No aplica.

1.9 Comunicaciones

No aplica.

1.10 Información sobre el lugar del suceso

El accidente de la aeronave LV-X468 ocurrió en un lote contiguo al norte del aeródromo de Villa Cañás, el cual estaba sembrado con maíz y cuyas plantas alcanzaban aproximadamente 40 centímetros de altura.

⁴ Altocúmulo

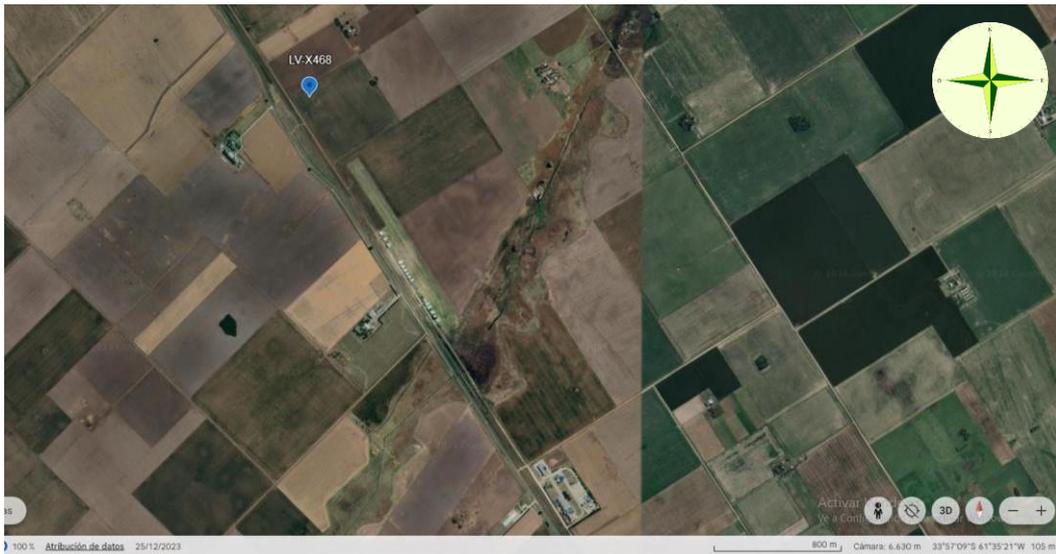


Figura 6. Vista aérea del lugar donde se accidentó la aeronave LV-X468. Fuente: investigación JST

1.11 Registradores de vuelo

No aplica.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

Una cámara de seguridad instalada en un predio cercano registró los instantes previos al impacto. Las imágenes mostraron a la aeronave con una actitud de nariz abajo, casi a 90 grados, y con una velocidad muy elevada.



Figura 7. Captura del instante previo al impacto de la aeronave. Fuente: investigación JST

IF-2024-122255027-APN-DNISAE#JST

Los restos de la aeronave quedaron concentrados en el sitio, a excepción de algunas partes que se dispersaron debido a la elevada energía del impacto. No hubo desprendimiento de partes antes del impacto.



Figura 8. Dispersión de los restos de la aeronave. Fuente: investigación JST

1.13 Información médica y patológica

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

1.14 Incendio

Diversos registros audiovisuales del accidente muestran que, inmediatamente después del impacto, se formó humo blanco y, posteriormente, se generó un foco ígneo debido al derrame de combustible tras la rotura de los tanques de ala. El incendio fue sofocado casi de inmediato por los bomberos que asistían al festival aéreo y llegaron rápidamente al lugar.

1.15 Supervivencia

Las características del accidente determinaron que las consecuencias fueran incompatibles con la posibilidad de supervivencia de sus ocupantes.

En el lugar del accidente, se halló un equipo Transmisor Localizador de Emergencia (ELT) con una etiqueta que contenía datos de codificación asociados a la matrícula CX-LVN, registrada en la República Oriental del Uruguay.



Figura 9. ELT que equipaba el LV-X468 al momento del accidente. Fuente: investigación JST

La ANAC informó que el Registro Nacional de Radiobalizas no contaba en su base de datos con antecedentes del registro de un ELT correspondiente a la aeronave con matrícula LV-X468.

De acuerdo con la Sección 91.207 (i) (10) de las RAAC, las aeronaves mientras son utilizadas para demostrar cumplimiento de las regulaciones, entrenamiento de tripulación, exhibición, carreras, o estudios de mercado, están exceptuadas de la obligación de equipar radiobalizas de emergencia.

1.16 Ensayos e investigaciones

No aplica.

1.17 Información orgánica y de dirección

El certificado de matrícula y propiedad del LV-X468 estaba emitido a nombre de un privado con domicilio en Carlos Casares (provincia de Buenos Aires).

Aeródromo de Villa Cañas

Se trata de un aeródromo público no controlado, donde operan el aeroclub Villa Cañas, empresas privadas, empresas de aplicación aérea y un TAR.

El aeroclub Villa Cañas cuenta con una escuela de vuelo que imparte cursos para la obtención de licencias de piloto y habilitaciones para instructor de vuelo, vuelo VFR controlado, vuelo nocturno y vuelo por instrumentos. Posee tres aeronaves en su dotación: un Piper PA-22, un Piper PA-28 y un Piper PA-38; además de un entrenador terrestre para la simulación de vuelos por instrumentos, tanto diurnos como nocturnos.

Festival Aéreo Villa Cañas 2023

El aeroclub Villa Cañas solicitó a la ANAC la autorización para llevar a cabo un Festival Aéreo en el aeródromo de Villa Cañas los días 11 y 12 de noviembre de 2023.

En la solicitud, el aeroclub incluyó lo siguiente:

- Información de la persona responsable de la coordinación del evento;
- Documentación de la empresa encargada de presentar el espectáculo de acrobacia aérea;
- Seguro para espectadores, conforme a los requisitos;
- Notas enviadas a los bomberos y a la municipalidad de Villa Cañas;
- Imagen aérea con la delimitación de áreas para el público, las aeronaves y el cajón acrobático; y
- Cronograma de actividades del festival.



Figura 10. Áreas destinadas a las aeronaves, público y cajón acrobático presentadas a la ANAC por el aeroclub Villa Cañas con. Fuente: investigación JST

Administración Nacional de Aviación Civil

Es la autoridad aeronáutica de la República Argentina. Es la encargada de normar, regular y fiscalizar la aviación civil argentina, instruyendo e integrando a la comunidad aeronáutica.

Al momento del accidente, la ANAC había otorgado factibilidad al aeroclub Villa Cañas para la realización del Festival Aéreo Villa Cañas 2023, conforme a la información y el cronograma de actividades presentados por el aeroclub.

1.18 Información adicional

Resolución N° 119/01 Festivales aéreos

Durante el desarrollo del festival aéreo estaba vigente la Resolución 119/01, titulada “*Normas generales, particulares y directivas para la realización de festivales aéreos y aerodeportivos*”. Esta resolución fue firmada el 13 de marzo de 2001 por el entonces jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina. En ella se diferencia entre Festivales Aerodeportivos, organizados por instituciones aerodeportivas, con o sin la participación de medios de la Fuerza Aérea, y Festivales Aéreos, organizados exclusivamente por la Fuerza Aérea.

Entrevista al presidente del aeroclub

Días antes del Festival Aéreo Villa Cañás 2023, se realizó una campaña de promoción en distintos medios de comunicación. En particular, se destaca una entrevista radial en la cual el presidente del aeroclub manifestó que el evento sería similar a los desarrollados en años anteriores.

En esta entrevista, se expresó que ningún otro evento similar contaba con una cantidad tan elevada de acróbatas, mencionando la participación de cinco pilotos acrobáticos, paracaidistas y un aeromodelo que volaría junto a un piloto acrobático. Además, se anunciaron vuelos de bautismo tanto en aeronaves del aeroclub como en un avión acrobático, y se anticipó la presencia del reactor L29, que realizaría vuelos de bautismo y pasajes rasantes.

Marco normativo para la acrobacia aérea

La Sección 61.69 (c) de las RAAC establece los requisitos para la habilitación de vuelo acrobático. Entre estos, el solicitante deberá demostrar ante la autoridad aeronáutica los conocimientos necesarios para la habilitación requerida, en la categoría de aeronave para la cual solicita la habilitación.

Además, se requiere experiencia de vuelo específica para cada categoría de aeronave. Para pilotos de avión, se necesita un mínimo de 500 horas de vuelo como piloto al mando después de obtener la licencia de piloto privado. De estas horas, al menos diez deben ser en instrucción de vuelo acrobático con un instructor habilitado y al menos 100 horas deben ser voladas en vuelos acrobáticos durante un período de más de seis meses, certificadas y documentadas conforme a regulaciones aplicables.

Por otro lado, Sección 91.303 de las RAAC establece que los vuelos acrobáticos deben realizarse a una altura mínima de 450 metros sobre el obstáculo más alto del terreno o 300 metros en caso de planeadores. Excepcionalmente, se permiten vuelos acrobáticos por debajo de estos límites si el piloto está habilitado para estos o si se trata de entrenamiento supervisado por un inspector o instructor de acrobacia.

IF-2024-122255027-APN-DNISAE#JST

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No aplica.

IF-2024-122255027-APN-DNISAE#JST

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 o recomendaciones de seguridad operacional sólo serán publicados en el informe de seguridad operacional.

JST | SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE