



Informe Provisional

SUCESO: Accidente

TÍTULO: Título: Pérdida de control en vuelo. Macchi MB 308, matrícula LV-GHP, aeródromo de Cutral Co, provincia de Neuquén

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 16 de diciembre de 2023 a las 10:20 horas (UTC)

EXPEDIENTE: EX-2023-149632535- -APN-DNISAE#JST

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AERONÁUTICOS



**Secretaría
de Transporte**
Ministerio de Economía

F-2024-137895030-APN-DNISAE#JST



Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

IF-2024-137895030-APN-DNISAE#JST

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-GHP. Cutral Co, provincia de Neuquén. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

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

IF-2024-137895030-APN-DNISAE#JST



ÍNDICE

SOBRE LA JST.....	6
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....	7
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS	9
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	10
1.1 Reseña del vuelo	10
1.2 Lesiones a personas.....	11
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	12
1.7 Información meteorológica	13
1.8 Ayudas a la navegación.....	14
1.9 Comunicaciones	14
1.10 Información sobre el lugar del suceso	14
1.11 Registradores de vuelo.....	15
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.....	16
1.13 Información médica y patológica	16
1.14 Incendio	16
1.15 Supervivencia	16



1.16	Ensayos e investigaciones.....	17
1.17	Información orgánica y de dirección	17
1.18	Información adicional	18
1.19	Técnicas de investigaciones útiles o eficaces.....	18
2.	NOTA FINAL	19

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 conexas.

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

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil

ATC: Control del Tránsito Aéreo

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

¹Con 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 16 de diciembre de 2023, la aeronave con matrícula LV-GHP, un Macchi MB-308, despegó del aeródromo de la ciudad de Cutral Co (provincia de Neuquén) a las 10:20 horas² en un vuelo de aviación general de entrenamiento.

Durante la fase de ascenso inicial, tras el despegue, la aeronave tuvo una inclinación hacia la izquierda e impactó contra el terreno aproximadamente a 400 metros de la cabecera de pista 25.

Como consecuencia del accidente, la aeronave se incendió y su destrucción fue total. El piloto y su acompañante fallecieron.



Figura 1. Restos de la aeronave accidentada. Fuente: investigación JST

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 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

Destruida.

1.3.2 Motor

Destruído.

1.3.3 Hélice

Destruida.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

La certificación del piloto cumplía con la reglamentación vigente.

Piloto	
Sexo	Masculino
Edad	50 años
Nacionalidad	Argentino
Licencias	Piloto Privado de Avión
Habilitaciones	Monomotores terrestres
Certificación médica aeronáutica	Clase 2 Válida hasta el 28/02/2026

Tabla 2

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. Imagen de la aeronave con matrícula LV-GHP. Fuente: investigación JST

Aeronave	
Marca	Macchi
Modelo	MB-308
Categoría	Normal
Fabricante	Macchi
Año de fabricación	1959
Número de serie	511

IF-2024-137895030-APN-DNISAE#JST

Certificado de matrícula	Propietario	Privado
	Fecha de expedición	26/05/2016
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	Estándar
	Categoría	Normal
	Fecha de emisión	28/02/2003

Tabla 3

Peso y balanceo al momento del suceso	
Peso vacío	407 kg
Peso del piloto	80 kg
Peso Acompañante	80 kg
Peso del combustible	40 kg
Peso total	607 kg
Peso máximo permitido de despegue	620 kg
Diferencia en menos	13 kg

Tabla 4

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

La información proporcionada por el Servicio Meteorológico Nacional (SMN) correspondiente a las condiciones meteorológicas en el horario y lugar del suceso indicaba lo siguiente:

Información meteorológica	
Viento	320° / 2 nudos
Visibilidad	15 kilómetros
Fenómenos significativos	Ninguno
Nubosidad	2/8 AC ³ 3.000 metros
Temperatura	15,8°
Temperatura punto de rocío	3,8°
Presión a nivel medio del mar	1.002,7 hPa
Humedad relativa	45 %

³ Altos cúmulos.

Tabla 5

1.8 Ayudas a la navegación

No aplica.

1.9 Comunicaciones

En el momento del accidente, el aeródromo no contaba con servicio de control de tránsito aéreo.

La tripulación de una aeronave que se disponía a realizar un vuelo de instrucción informó haber establecido comunicación con la aeronave accidentada para coordinar la secuencia de despegue.

Posteriormente, tras el despegue, la tripulación en tierra manifestó haber recibido una comunicación desde la aeronave accidentada, en la cual indicaron que estaban con una pérdida de potencia e iban a regresar a la pista.

1.10 Información sobre el lugar del suceso

Lugar del suceso	
Ubicación	Aeropuerto Cutral Co (provincia de
Coordenadas	S 038° 56' 23" - W 069° 15' 54"
Superficie	Asfalto
Dimensiones	1.694 x 30 metros
Orientación magnética	07 / 25
Elevación	2132 pies

Normas generales	Horario 13:00 a 18:00 horas (UTC). Servicio médico a requerimiento con 30 minutos de anticipación. Pista 07/25 utilizable en horario diurno y en condiciones VMC ⁴ . Servicio de extinción de incendio a requerimiento.
------------------	---

Tabla 6



Figura 3. Vista cenital del Aeropuerto Cutral Co. Fuente: investigación JST

1.11 Registradores de vuelo

No aplica.

⁴ Condiciones meteorológicas de vuelo visual.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

El accidente ocurrió en las proximidades de la cabecera de la pista 25. Los restos de la aeronave quedaron dispersos cerca del punto de impacto contra el terreno, donde se generó un incendio posterior al impacto.

1.13 Información médica y patológica

El informe emitido por la autoridad forense concluyó que la causa del fallecimiento de los ocupantes fue atribuida a politraumatismos severos combinados con los efectos del incendio ocurrido tras el impacto. Asimismo, no se identificó evidencia médico-patológica en el piloto relacionado con el accidente.

1.14 Incendio

Luego del impacto contra el terreno, se produjo un incendio en la aeronave. Personas presentes en el aeródromo se comunicaron con el cuerpo de bomberos voluntarios de la ciudad de Cutral Co, quienes acudieron al lugar y realizaron tareas para extinguir el incendio. No fue posible rescatar con vida a ninguno de los ocupantes de la aeronave.

1.15 Supervivencia

La cabina presentó deformaciones significativas.

Como consecuencia del impacto y del incendio posterior, no fue posible determinar si los cinturones de seguridad, arneses y anclajes de los asientos resistieron los esfuerzos a los que estuvieron sometidos.

El aeropuerto de Cutral Co contaba con un plan de emergencia aprobado por la autoridad aeronáutica. En las operaciones de respuesta al accidente participó el cuerpo de bomberos voluntarios de la ciudad de Cutral Co.

1.16 Ensayos e investigaciones

La aeronave despegó desde la pista 07 e inició el ascenso correspondiente. Durante esta fase, el piloto comunicó que el motor presentaba una pérdida de potencia, por lo que decidieron iniciar un viraje para regresar a la pista.

Un video registrado por una cámara de seguridad de una vivienda particular mostró que, al comenzar el viraje, se produjo una pérdida de control de la aeronave, seguida del impacto contra el terreno.

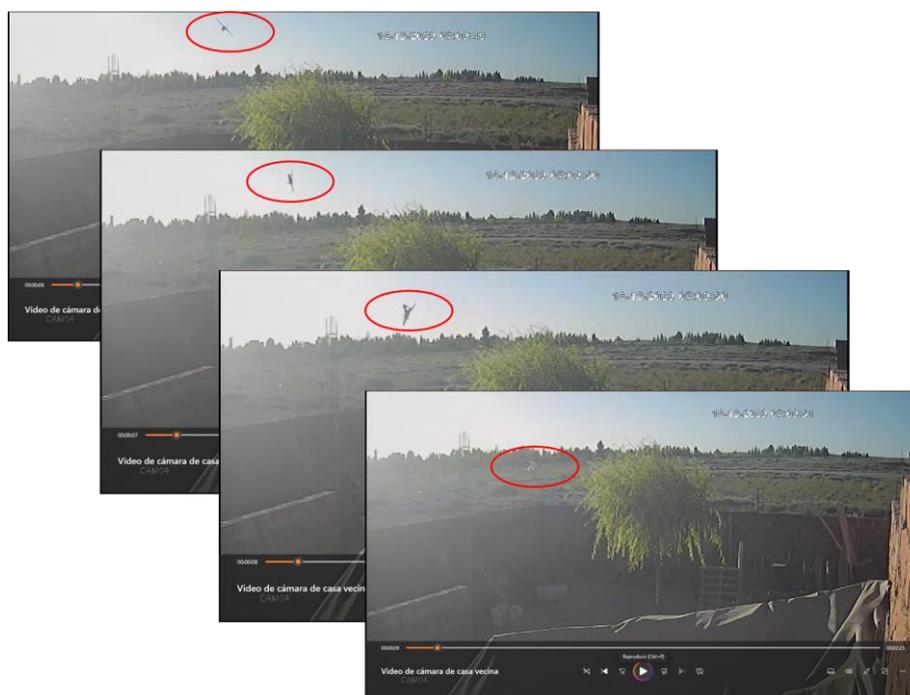


Figura 4. Secuencia de imágenes del vuelo previo al impacto. Fuente: investigación JST

1.17 Información orgánica y de dirección

El aeródromo de Cutral Co es de propiedad de la municipalidad, que se encarga de su mantenimiento. Su jefe de aeropuerto fue designado por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) en el 2018.

La aeronave con matrícula LV-GHP, era propiedad del Aeroclub Cutral Co, una entidad administrada por una comisión directiva. La aeronave era operada

habitualmente por cuatro pilotos miembros del aeroclub, entre ellos los fallecidos en el accidente.

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 sujetos a modificaciones conforme avance la investigación. El análisis y sus conclusiones serán publicados en el informe de seguridad operacional.