

ADVERTENCIA

El presente Informe es un documento técnico que refleja la opinión de la JUNTA DE INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL con relación a las circunstancias en que se produjo el accidente, objeto de la investigación con sus causas y con sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (Chicago /44) Ratificado por Ley 13.891 y en el Artículo 185 del CÓDIGO AERONÁUTICO (Ley 17.285), esta investigación tiene un carácter estrictamente técnico, no generando las conclusiones, presunción de culpas o responsabilidades administrativas, civiles o penales sobre los hechos investigados.

La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba de tipo judicial, sino con el objetivo fundamental de prevenir futuros accidentes.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra de índole administrativa o judicial que, en relación con el accidente pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

Accidente ocurrido en: Paraje El Séptimo, Carlos Casares, Provincia de Buenos Aires.
Fecha: 05 de abril de 2003 Hora: 18:30 hs. HOA
Aeronave: Avión Marca: Piper Modelo J3C-65 Matrícula: LV-XUE
Tripulante de la Aeronave: Sin Licencia de piloto.

Nota: Todas las horas están expresadas en la Hora Oficial Argentina (HOA) que corresponde al huso horario -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

Reseña del vuelo:

Quien conducía la aeronave le expresó al Investigador que despegó a las 18:00 horas, aproximadamente, desde la pista propiedad de la firma Billamán SRL. Siempre según sus declaraciones, antes de iniciar el rociado aéreo, decidió realizar un vuelo para comprobar el funcionamiento del motor, debido que previamente había realizado algunos trabajos de mantenimiento y limpieza en el avión. Finalizado el vuelo de comprobación, se dirigió al lote que debía tratar, realizando previamente un pasaje en vuelo de reconocimiento. Mientras realizaba la observación de los obstáculos, el motor se detuvo e inmediatamente volvió al funcionamiento normal. Como el motor ya había sufrido con anterioridad la misma falla, intentó regresar a la

base de operaciones, distante a unos 3 kilómetros del lugar.

El motor acusó otra vez la misma falla, pero esta vez se detuvo. Al no lograr el reencendido y estar ya a siete metros de altura, decidió realizar un aterrizaje de emergencia sobre un lote que ya había sobrepasado. Realizó un viraje por la derecha intentando llegar al mismo y cuando enfrentó el campo seleccionado, se produjo el aterrizaje forzoso en pérdida de sustentación, al intentar pasar por sobre un alambrado. El accidente ocurrió de día y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves	1	--	--
Ninguna	--	--	--

1.3 Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Célula

El fuselaje quedó destruido como consecuencia del impacto contra el terreno.

El sector frontal y el que contiene a la puerta de acceso a la cabina está ausente. El cono de cola presentaba deformaciones de la estructura tubular y gran deterioro en el recubrimiento.

En el grupo de cola el timón de dirección presentaba daños en la parte inferior y el rodado del patín de cola se desprendió del conjunto.

1.3.2 Planos

El ala izquierda presentaba múltiples deformaciones en el borde de ataque y en el extremo de la misma, con destrucción de los faros de aterrizaje y rodaje y la puntera, evidenciando un desplazamiento hacia atrás, al soltarse la toma delantera, produciendo una deformación en el flaps, en el sector próximo al fuselaje.

El ala derecha quedó destruida, presentando múltiples deformaciones a lo largo de toda la estructura.

1.3.3 Motor

El recubrimiento estaba muy dañado, el radiador de aceite se desprendió y el carburador también estaba desprendido por la rotura de la parte superior del cuerpo.

1.3.4 Hélice

Leve deformación hacia atrás, en una de las palas.

La aeronave resultó con daños de importancia.

1.4 Otros daños

No hubieron.

1.5 Información sobre el personal

El causante, de 49 años de edad, no es titular de ninguna licencia de piloto ni de mecánico de aeronaves.

No registra actividad de vuelo en ningún documento y no existen datos sobre exámenes psicofisiológicos.

Asimismo realiza por sí mismo el mantenimiento de la aeronave, sin contar con las licencias y habilitaciones necesarias.

1.6 Información sobre la aeronave

Es un avión marca Piper, modelo J3C-65, matrícula LV-XUE, número de serie 19-831, fabricado el 06 de septiembre de 1947.

Tipo de inspección: periódica. Tenía un TG de 7320.4 hs, DUR 24.4 horas y DUI sin datos. Estos datos fueron extraídos del Formulario 337 del 10 de septiembre de 1993.

Tenía un Certificado de Aeronavegabilidad clasificación Normal, Categoría Restringida, para rociado, cuya vigencia había expirado el 30 de septiembre de 1994.

Estaba equipada con un motor marca Lycoming, modelo 0-235-C, con una potencia de 110 HP.

El motor tenía el número de serie 1953-15 y un TG de 5800.0 hs, DUR 24.3 horas y sin datos DUI. y una hélice metálica marca Sensenich, modelo 72CK-0-50, serie K-86, dos palas, TG, DUR y DUI se desconocen por falta de libreta historial.

Las Libretas Historiales del avión y motor, no registran trabajos de mantenimiento desde la última inspección de rehabilitación anual, realizada el 10 de septiembre de 1993.

La aeronave tiene una autonomía de 03:00 horas y un consumo de 20 lts/h.

1.6.1 Peso y balanceo probable en el momento del despegue

Peso Vacío	375 kg
Piloto (No habilitado)	70 kg
Pasajeros	-- kg
60 Litros de Combustible	46 kg
Otros	20 kg
Total Peso de Despegue	511 kg
Peso Máximo de Despegue	654 kg

Diferencia 143 kg en menos con respecto al MTOW.

El centro de gravedad habría estado dentro de los límites establecidos en el Manual de Vuelo de la aeronave.

1.7 Información Meteorológica

Los datos suministrados por el SMN, extraídos de los registros horarios de la Estación Meteorológica Pehuajó, interpolados a la hora y lugar del accidente y visto el mapa sinóptico de superficie de 21:00 UTC eran: el viento de los 230° / 04 nudos, la visibilidad 15 km, sin fenómenos significativos, la nubosidad: 3/8 de Cúmulus a 900 metros, la temperatura 21.2 °C, el punto de rocío 12.0 °C, la presión atmosférica 1018.8 hPa y la humedad relativa del 56 %.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No Aplicable.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

El accidente ocurrió sobre un lote de la Estancia Sierra, ubicada a 7 kilómetros al norte de la ciudad de Carlos Casares, provincia de Buenos Aires. La superficie del campo, sin obstáculos, estaba cubierta de maleza y pastura. Las coordenadas del lugar son 35° 38' S - 061° 23' W.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave fue removida del lugar del accidente por el causante.

Se hallaron en el lugar, fragmentos plásticos, algunos de aspecto translúcido que se presume pertenecieron al parabrisas y ventanillas y otros de color amarillo que fueron parte del rotor de accionamiento de la bomba de rociado impulsada por impacto del aire.

También se encontraron pequeños trozos metálicos y algunos bulones, tuercas, tornillos y arandelas, producto del desmontaje que se realizó en ese lugar.

Un sector del pasto, presentaba un color amarillento, debido al combustible derramado y una pequeña porción del mismo con algunas manchas de aceite, aun consistentes, por lo que junto con otras marcas del impacto, orientaban a afirmar que allí se encontraba apoyado el motor.

El choque contra el terreno, se produjo, primero con el ala izquierda, posteriormente



con el tren principal izquierdo y la parte inferior del capot de motor.
Como consecuencia del golpe, el avión rebotó contra el suelo y quedó detenido a 5 metros de distancia del primer impacto con rumbo 270° aproximadamente.
No hubo dispersión de restos, apreciándose daños en la puntera del ala izquierda y el ala derecha, con daños de consideración y rebatida ligeramente hacia atrás.
El motor del avión, como producto de la rotura de la bancada, se encontraba separado del lugar de anclaje.
La hélice estaba unida al motor, con una de las palas doblada ligeramente hacia atrás.

1.13 Información médica y patológica

No se establecieron antecedentes médicos ni patológicos del causante, que pudieran haber influido en el accidente.
El causante, luego del accidente fue atendido en un consultorio particular, presentando politraumatismo general, heridas cortantes en miembros inferiores y superiores, rostro, cuello, manos y piernas.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

Al verificar los elementos de seguridad en la cabina, se constató que el cinturón de seguridad se encontraba con sus anclajes.
El asiento del piloto, en su posición normal, asegurado al piso de la cabina.
De acuerdo con la declaración del causante, el cinturón de seguridad actuó correctamente. El mismo se retiró de la cabina por sus propios medios.
Posteriormente, fue auxiliado y trasladado a un consultorio particular debido a que presentaba heridas cortantes y politraumatismo general.
Se pudo comprobar que el causante, en el momento del accidente, no tenía colocados elementos de seguridad, tales como vestimenta especial, guantes, lentes de protección, etc.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Ensayos y comprobaciones técnicas

El causante realizaba los trabajos de mantenimiento de la aeronave, sin estar habilitado para ello.
A 300 metros del lugar del accidente, en el casco de la Estancia Sierro, se encontraba el fuselaje protegido y cubierto por una lona.
El mismo, presentaba múltiples daños, observando las faltas de un sector de nariz y la parte lateral derecha que contiene la puerta de ingreso a cabina.
Se constató la falta del grupo moto propulsor, tablero de instrumentos, parte del piso de cabina y la correspondiente pedalera, como así también los dos planos.

De la inspección realizada se pudo comprobar que toda la estructura tubular estaba deformada, el tren de aterrizaje principal izquierdo presentaba una divergencia respecto de su alineación normal, comparado con su par derecho, los “sandows” que forman parte de la amortiguación se encontraron cortados.

Parte de la bomba de rociado estaba suspendida de sus conductos y el depósito del producto, en la zona ventral del avión, estaba deformado y con pequeños orificios.

Todos los cables de comandos encontrados en la cabina estaban seccionados por una herramienta de corte y en el interior del cono de cola estaban sueltos y flojos, aunque encaminados por las respectivas poleas, por lo que no fue posible comprobar la libertad de movimiento de las superficies de comando, integradas al sistema de mandos de vuelo.

El arnés de espalda del asiento del piloto se encontraba en buen estado y perfectamente unido a la estructura del fuselaje, pero el asiento había sido retirado.

El grupo de cola no presentaba daños significativos, salvo la ausencia del rodado del patín de cola como consecuencia de la fractura de la horquilla.

El recubrimiento del fuselaje se encontraba dañado, con una abertura considerable en su lateral derecho y la pintura presentaba un aspecto de envejecimiento y falta de mantenimiento general.

En el domicilio del causante, se localizaron las partes faltantes del avión, tales como ambos planos, el grupo propulsor, parte del piso de la cabina y las pedaleras, el tablero de instrumentos, la rueda de cola y otros componentes del equipo de rociado.

Al inspeccionar los planos, se comprobó que el tanque de combustible estaba vacío, estructuralmente entero y dentro del respectivo alojamiento en el ala izquierda.

El flaps izquierdo se encontraba deformado hacia el intrados, en el extremo próximo al fuselaje, al haberse desprendido el plano de la toma delantera con la estructura, producto de los daños en la sección de nariz y la cabina.

El ala derecha, se observó totalmente comprometida por los daños recibidos, el flaps estaba desmontado, fuera de su ubicación en el plano.

El brazo de comando de dicho flaps suelto, al observarlo, se pudo constatar que tenía una abolladura y dos sectores con ausencia del material, que por su aspecto, se presume fueron realizados con una herramienta abrasiva.

La falta de pintura, permitía observar el color ocre del óxido formado en los sectores mencionados, estimándose que los mismos no habían sido realizados recientemente.

El asiento del piloto se encontró desprendido por la rotura del piso del avión y los cinturones de seguridad de abdomen perfectamente unidos al mismo.

Los pedales de los frenos, como los comandos de dirección, estaban ensamblados en su lugar, contenidos en la porción del piso desprendido de la aeronave.

El bastón de mando fue desmontado en el punto de unión con el mecanismo,

Se verificó que la llave de paso de combustible estaba abierta.

El tablero de instrumentos estaba unido a la estructura tubular de la nariz del avión, junto con el parallamas y en él, se pudo observar que el indicador de velocidad estaba destruido y la indicación de la aguja sobre la cartilla señalaba un valor de 105 mph.

El inyector de combustible para la puesta en marcha se encontraba afuera de su alojamiento y destrabado.

La llave de encendido estaba en la posición “conectado”.

El botón de arranque estaba saltado hacia fuera y sostenido por un resorte y los comandos de mezcla y aire caliente al carburador estaban cortados.

La hélice presentaba una de sus dos palas apenas doblada hacia atrás y no tenía signos de golpes a lo largo de los bordes de ataque, debido a que después de la detención del motor en vuelo, la misma quedó en posición horizontal hasta el momento del impacto contra el terreno.

Una porción del capot del motor estaba desprendida y deformada, mientras que la otra se encontraba unida al motor y también deformada por aplastamiento, copiando su silueta.

En el motor se observó que el aro dentado del sistema de arranque estaba desprendido del plato porta hélice, el radiador de aceite estaba suelto, de su sector de sujeción, pero sostenido por los conductos de ingreso y salida del lubricante.

El vaso porta filtro de combustible estaba suelto y el carburador estaba desprendido por la fractura de la parte superior del cuerpo, quedando la sección que aloja a la válvula de aceleración o mariposa, unida al cárter de admisión del motor.

El carburador es marca MARVEL - SCHEBLER, modelo MA-3A y su número de parte es 61383, no constando en la placa de identificación el número de serie del mismo.

El carburador al igual que todo el motor, presenta un aspecto de color oscuro por el aceite impregnado en todas las superficies, proveniente de antiguas pérdidas y que fueron poco a poco adhiriendo partículas de polvo, lo cual indica que este motor no fue lavado desde su última inspección, sin poder determinar cuando fue llevada a cabo.

El conducto flexible de alimentación de combustible por gravedad al carburador, estaba sujeto al mismo, en uno de sus extremos, una pequeña porción del cuerpo del carburador; el cual aloja al filtro de la entrada de fluido a la cuba y su niple adaptador, se observó fracturado por el impacto.

Examinando el elemento filtrante, se constató que estaba completamente tapado y si bien tenía a su alrededor partículas de tierra por haber estado tal vez apoyado sobre el

terreno en el lugar del accidente, dichas partículas no habrían podido ingresar en forma significativa dentro del elemento, pasando además, la malla metálica de filtrado.

Teniendo en cuenta que el circuito de filtrado se realiza desde el interior del elemento y hacia afuera del mismo, las partículas atrapadas dentro del filtro solo pudieron llegar hasta allí a través del interior del conducto flexible, provenientes de otros elementos del sistema de combustible.

El vaso metálico, desprendido del cuerpo, se encontraba sin el filtro principal del sistema de combustible. El vaso, contenía en el interior una proporción considerable de sedimentos, de aspecto similar a un talco o polvo muy fino y de coloración ladrillo, que también fueron encontrados en la base de la cuba, al desarmar el cuerpo del carburador, pero en menor cantidad.

El interior del carburador no contenía vestigios de combustible, ni humedad. La junta del cuerpo del carburador estaba algo deteriorada y el contorno externo contenía depósitos de herrumbre. El eje del flotante estaba sujetado por un alambre trenzado manualmente, en lugar de la cupilla o chaveta correspondiente, aunque esto no ocasionaba ningún tipo de restricción en el pivoteo del flotante y el accionamiento del “punsuar” o válvula restrictora de aguja.

No se pudo establecer el tipo de combustible utilizado, por la imposibilidad de extraer de algunas de las partes del sistema, muestras del mismo.

La divergencia que presentada el tren principal izquierdo respecto del derecho se produjo por la fuerza del impacto contra el terreno y como los neumáticos permanecieron inflados, se estima que contribuyeron a que la aeronave rebotara luego del primer toque y fuera desplazada a escasos cinco metros de allí.

Los “sandows” que componen la amortiguación del tren principal se cortaron, probablemente, por la fuerza del choque con el suelo.

Los cables de comandos encontrados seccionados en la cabina, fueron cortados intencionalmente para desvincular los conjuntos de piezas dañadas y facilitar el desarmado y traslado de las mismas.

Se estima que probablemente el causante quedó retenido en el asiento, por la acción del arnés de espalda lo que impidió que el cuerpo se fuera hacia adelante.

El brazo de comando para el accionamiento del flaps derecho, fue golpeado en un sector para poder producirle una pequeña curvatura, debido tal vez a que no se disponía de mayor registro en su regulación y los sectores en donde se desbastó el material, posiblemente con una herramienta abrasiva, fueron realizados para que el brazo de comando no produzca un roce contra el recubrimiento.

En el tablero de instrumental, el inyector de combustible para la puesta en marcha se encontraba fuera de alojamiento y destrabado por la acción del impacto, lo mismo que el botón del arranque. Los comandos de mezcla y aire caliente al carburador fueron cortados, probablemente, para facilitar el desarmado y traslado.

Del estudio realizado y las verificaciones efectuadas a la documentación de la aeronave, se pudo comprobar que no se realizaron registros de actividad operativa y de mantenimiento en los últimos 10 años, encontrándose vencidos el certificado de Aeronavegabilidad y el formulario DNA 337.

De la verificación de la documentación técnica, se pudo establecer que a la aeronave le realizaron una inspección de 1000 horas en el año 1991 y acumulaba un tiempo total de actividad de 24 horas 20 minutos, hasta la fecha del último registro, el 10 de septiembre de 1993, con la inclusión de dos inspecciones de 100 horas para la rehabilitación anual.

Resulta poco probable que se pudiera acumular la cantidad de impurezas en el filtro de entrada al carburador, capaz de obturarlo totalmente, teniendo otro filtro que lo precede, y después de haberse realizado las inspecciones descritas anteriormente, aunque hayan transcurrido casi diez años.

Por lo expuesto se presume que esta aeronave continuó operando sin que su actividad sea registrada.

El causante, manifestó ser él mismo quien le realizaba los servicios al avión y desconocía la existencia del filtro situado a la entrada al carburador, por lo que solo se limitaba a limpiar el filtro principal de combustible ubicado en el vaso metálico, sujeto al parallamas, sin intervención de personal técnico habilitado.

1.17 Información orgánica y de dirección

El individuo que conducía la aeronave no era titular de ninguna licencia de piloto, y realizaba tareas de aeroaplicación sobre un lote sembrado, en proximidades de la localidad de Carlos Casares, provincia de Buenos Aires.

1.18 Información Adicional

El accidente no fue denunciado de acuerdo a lo establecido en el Artículo N° 186 del Código Aeronáutico.

De lo investigado se aprecia que el ocupante de la aeronave y poseedor de un boleto de compra y venta, no registrado ante la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, estaba haciendo uso y lucrando con una actividad comercial, sin cumplir las normas que reglamentan dicha actividad.

La tarea de aeroaplicación, se realizaba sin autorización de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas.

La aeronave y el mismo no estaban asegurados.

1.19 Técnicas de Investigación útiles o eficaces

No se utilizaron nuevas técnicas.

2 ANÁLISIS

2.1 Operativo

Debido a la detención del motor en vuelo por fallas técnicas, el ocupante intentó realizar un aterrizaje de emergencia en un campo que ya había dejado atrás y realizó un viraje por la derecha para enfrentar la franja de terreno seleccionada.

Durante la aproximación final, advirtió que tenía que pasar por sobre el alambrado perimetral del campo y para ello intentó mantener la altura.

En esa situación, la velocidad disminuyó hasta que el avión habría entrado en pérdida de sustentación, inmediatamente después la aeronave impactó con el terreno.

Teniendo en cuenta el testimonio de quien conducía y las observaciones realizadas sobre las marcas en el terreno, el avión tomó contacto con la superficie del campo, en pérdida de sustentación, provocada por la falta de velocidad.

Esto pone en evidencia un inadecuado uso de los comandos de vuelo, la falta de conocimientos sobre la mecánica del vuelo, por no ser piloto y las consecuencias de volar a muy baja altura.

Técnico:

La detención del motor en vuelo, se produjo debido a que el ingreso del combustible necesario para el funcionamiento, fue obstruido por las impurezas atrapadas en el filtro de combustible situado a la entrada del carburador.

Este filtro obturado, impidió el paso del combustible para el llenado de la cuba de nivel constante del carburador, el cual llega hasta aquí por la acción de la gravedad desde el tanque.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 La aeronave tiene un Certificado de Aeronavegabilidad vencido el 30 de septiembre de 1994.

3.1.2 El causante, tenía un boleto de compra y venta del avión a su nombre.

3.1.3 El Certificado de Propiedad, expedido por el RNA, figura a nombre del dueño anterior.

- 3.1.4 Las Libretas Historiales del avión, no estaban actualizadas desde septiembre de 1993
- 3.1.5 El causante no tenía Licencia de Piloto.
- 3.1.6 No existe constancia de la experiencia de vuelo por parte del mismo.
- 3.1.7 El mantenimiento del avión y los registros correspondientes, no se ajustaban a las prescripciones técnicas.
- 3.1.10 Las inspecciones y mantenimientos del avión, las realizaba el causante, sin poseer licencia y habilitaciones para ello.
- 3.1.11 El motor dejó de funcionar, por falta de alimentación de combustible al carburador.
- 3.1.12 El avión no se encontraba en condiciones aeronavegables para realizar el vuelo.
- 3.1.13 El aspecto físico de los restos de la aeronave, indica que el mantenimiento no se realizaba de acuerdo con los procedimientos establecidos por el fabricante.
- 3.1.14 No fue posible obtener muestras del combustible utilizado, para ser analizado.
- 3.1.15 El avión entró en pérdida de sustentación por falta de velocidad.
- 3.1.16 Las condiciones meteorológicas, no influyeron en el accidente.
- 3.1.17 Las causa de la falla del motor es de origen técnico.
- 3.1.18 El causante no tenía colocados elementos de seguridad, tales como: vestimenta apropiada, casco, guantes, etc.
- 3.1.19 El causante y el avión no estaban asegurados.

3.2 Causa

Durante un vuelo de aeroaplicación aterrizaje forzoso, en pérdida de sustentación por falta de velocidad y choque contra el terreno, debido a detención del motor por deficiente mantenimiento.

Factores Contribuyentes

Incumplimiento por parte del poseedor del boleto de compra y venta y ocupante de la aeronave, de los procedimientos de mantenimiento y administración técnica de la aeronave, apartándose de los requerimientos establecidos por la autoridad aeronáutica y el fabricante en los respectivos manuales de mantenimiento.

4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al propietario de la aeronave:

Cumplir los Reglamentos de Aeronavegabilidad y Registrar en los historiales todos los trabajos e inspecciones realizadas a la aeronave, y la actividad desarrollada por la misma.

Realizar las tareas de reparación y mantenimiento en Centros de Servicio técnico habilitados para la categoría que corresponda al tipo de aeronave, y por personal calificado para tal fin.

No realizar ni permitir que se efectúen tareas de reparación y mantenimiento por personas que no se encuentren debidamente habilitadas.

4.1.2 Considerar que:

4.1.2.1 No debió volar sin ser titular de una licencia de piloto y sin la certificación de sus aptitudes psicofisiológicas para el vuelo.

4.1.2.3 No debió volar una aeronave sin el correspondiente Certificado de Aeronavegabilidad en vigencia.

4.1.2.4 No debió realizar actividades de trabajo aéreo sin estar inscripto y autorizado por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, que además implican contratar los seguros que establecen la ley y decretos que rigen para esta actividad.

4.1.2.5 No debió remover la aeronave del lugar del accidente, desarmarla y posteriormente ocultarla.

4.1.2.6 Debió inscribir la propiedad de su aeronave ante el Registro Nacional de Aeronaves.

4.1.2.7 Debió denunciar el accidente a la Autoridad Aeronáutica más próxima y en el menor tiempo posible.

4.2 A la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad:

Considerar la posibilidad de establecer un registro de la utilización y mantenimiento de las hélices, a los efectos de contribuir a la seguridad operacional de las aeronaves.

4.3 A la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas:

Contemplar la posibilidad de difundir las recomendaciones que surgen de este accidente que son repetitivas de otros, reiterando la importancia y necesidad de cumplir las normas y reglamentaciones sobre seguridad, en lo referente a las habilitaciones y permisos para realizar trabajo aéreo, por medio de las organizaciones no

gubernamentales (ONG) como la Federación Argentina de Cámaras Agroaéreas y/o las Cámaras regionales o los medios de contacto que se consideren más convenientes para llegar a los pilotos dedicados a esta actividad.

5. REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas, por la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil, deberán informar a la Comisión de Prevención de Accidentes en un plazo nunca mayor a SESENTA (60) días hábiles, contados a partir que recibieran el Informe Final y la Disposición que lo aprueba, el cumplimiento de las acciones que hayan sido puestas a su cargo. (Disposición N° 51/02 Comandante de Regiones Aéreas (19 JUL 02) publicada en el Boletín Oficial del 23 de julio de 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil
Avda Pedro Zanni 250
2º Piso Oficina 264 – Sector Amarillo
(1104) Capital Federal

o a la dirección Email

buecrpc@faa.mil.ar



Buenos Aires, de julio de 2003

Investigador Técnico

Investigador Operativo

Director de Investigaciones