C.E. Nº 2.363.914 (FAA).

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 incidentes.

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: Estancia Las Mercedes, en proximidades de la localidad Soledad, departamento San Cristóbal, Provincia de Santa Fe.

FECHA: 28-ABR-04 HORA: 09:15 (UTC) aproximadamente.

AERONAVE: Avión. MARCA: Piper.

MODELO: PA-32-300. MATRÍCULA: LV-JJD

PILOTO: Licencia de Piloto Privado de Avión.

PROPIETARIO: Privado.

Nota: Las horas están expresadas en el Tiempo Universal Coordinado (UTC) que para el lugar del accidente corresponde a la hora huso: -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El piloto, con la aeronave LV-JJD habría despegado el día 28-ABR-04 a las 09:15 UTC desde un lugar apto denunciado, denominado “Palmero”, ubicado próximo a la localidad de Rafaela, Provincia de Santa Fé, al efecto, según sus declaraciones, de realizar un vuelo local, con la finalidad de ver campos ubicados

en la zona denominada “Pelada y Soledad” distante 81 km, aproximadamente.

1.1.2 Cuando se cumplían aproximadamente 15 ó 20 minutos de vuelo, y volando a 300 metros de altura sobre el terreno, según las declaraciones del piloto, el mismo experimentó vibraciones en los comandos de vuelo, las cuales se habrían incrementado al transcurrir los minutos.

1.1.3 Por ello, luego de realizar algunas verificaciones e ignorando las causas que la motivaran, habría detenido el motor y realizado un aterrizaje de emergencia sobre en un sector que consideró apropiado.

1.1.4 Al tomar contacto la aeronave con el terreno en forma violenta, colapsó el tren de aterrizaje, recorriendo sobre la superficie una distancia de 44 metros aproximadamente antes de quedar detenida.

1.1.5 El tripulante resultó ileso y abandonó el avión por sus propios medios.

1.1.6 El accidente se produjo de noche, en horas proximas al crepusculo matutino.

1.2 Lesiones a las personas

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

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: La cabina se deformó ondulándose el habitáculo en su parte superior. La parte inferior del fuselaje resultó con daños de importancia. El semiplano derecho recibió un corte en el borde de ataque, de unos 4 cm y una abolladura en el mismo lugar.

1.3.2 Empenaje: El timón de dirección resultó con daños considerables.

1.3.3 Motor: Posibles daños por el impacto y la vibración.

1.3.4 Hélice: De una de las palas de la hélice, se desprendió una porción aproximada al 25% de su longitud.

1.3.5 Daños en general: De importancia.

Otros daños.

No hubo.

1.5 Información sobre el personal.

1.5.1 El piloto de 43 años de edad, posee la licencia de Piloto Privado de Avión con habilitación para aviones monomotores terrestres hasta 5700 kg.

1.5.2 Tiene el certificado de aptitud Psicofisiológica para la licencia de Piloto Privado de Avión (Clase II) que estaba vigente hasta el 27 JUN 04.

1.5.3 Experiencia de vuelo:

Total:	71.9 hs.
Últimos 90 días:	No registra.
Últimos 30 días:	No registra
Últimas 24 hs:	No registra
En el tipo de aeronave:	No registra

1.6 Información sobre la aeronave.

1.6.1.1 La aeronave matricula LV-JJD, es un avión monomotor terrestre, totalmente metálico, con tren de aterrizaje triciclo fijo, de ala baja cantilever, con capacidad de siete (7) asientos, marca Piper, modelo PA-32-300, número de serie 40501, fabricado por Piper Aircraft Corp. (USA).

1.6.1.2 Fue importado nuevo al país, ingresando en el año 1968. Certificado de Aeronavegabilidad Categoría Normal, clasificación Standard.

1.6.2 Planeador

1.6.2.1 El 03 AGO 95, se le efectuó una inspección de 1000 hs, en el Taller Aeronáutico AL-AIRE, cuando tenía 2977.3 hs de TG (Total General).

1.6.2.2 Desde el 24 JUL 96 hasta el 26 MAR 04, se le efectuaron las inspecciones correspondientes según normas del fabricante.

1.6.2.3 El 26 MAR 04, se le efectuó una inspección de 50 hs en el Taller Aeronáutico PARANÁ, cuando tenía 3253.2 hs de TG.

1.6.2.4 La documentación de la aeronave fue entregada a los investigadores por el piloto cuando llegaron al lugar del suceso.

1.6.2.5 La libreta historial de la aeronave tenía registros hasta el 25 MAR 04, constando 3253.2 hs de TG y 275.5 hs DUR (Desde Última Recorrida).

1.6.3 Motor

1.6.3.1 La aeronave estaba equipada con un motor de 300 hp de potencia, marca Lycoming, modelo IO-540 K1A5, número de serie L-5781-48, habiendo sido instalado nuevo en fábrica.

1.6.3.2 El 11 JUL 95, se le efectuó una recorrida general en el taller Aeronáuti-

co SIPER AVIACIÓN S.A., cuando tenía 2957.0 hs de TG, y luego fue reinstalado en la aeronave, el 03 AGO 95.

1.6.3.3 Desde el 24 JUL 96 hasta el 26 MAR 04 se registró en su historial que le efectuaron las inspecciones correspondientes según las normas del fabricante.

1.6.3.4 El 26 MAR 04, se le efectuó una inspección de 50 hs en el Taller Aeronáutico PARANÁ, cuando tenía 3241.0 hs de TG.

1.6.3.5 Al momento del accidente, la libreta historial de motor tenía el asiento de actividad realizada hasta el 25 MAR 04, registrando 3241.0 hs de TG y 284.6 hs DUR.

1.6.4 Hélice

1.6.4.1 Tenía instalada una hélice marca Hartzell, bipala, metálica, de paso variable, cubo modelo HC-C2YK-1BF, número de serie CH-5107, palas: modelo F 8475 R, números de serie E5649 (fracturada) y E12908.

1.6.4.2 De acuerdo con la libreta historial de hélice, la misma fue instalada en el LV-JJD el 11 JUN 99 luego de una recorrida general en el Taller PIGNOLO S.A., que la habilitaba por 2000 horas entre recorridas o 6 años calendario según Carta de Servicio Hartzell Nº 61 U (20-MAR-98) y tenía 3101.7 hs de TG.

1.6.4.3 Al momento del accidente, acumulaba un TG de 3252.2 hs y DUR 150.5 hs y sus rehabilitaciones anuales entre la recorrida general y el accidente fueron: 18 JUL 00, 02 AGO 01, 23 SET 02 y 10 OCT 03, juntamente con la aeronave.

1.6.5 Peso y balanceo

1.6.5.1 Según lo declaró el primer testigo que llegó al lugar del accidente, y lo que se observó en una copia de filmación en video que obra como evidencia, la cabina de la aeronave estaba configurada con el asiento del piloto solamente, estando el resto del habitáculo vacío.

1.6.5.2 Cuando los investigadores llegaron al lugar del suceso a la aeronave se le habían agregado los asientos por causas que se desconocen.

1.6.5.3 Este cambio en la configuración original, establecido en el Manual de Vuelo, implica diferencias en el peso básico de la aeronave.

1.6.5.4 El peso estimado habría sido de 366,35 kg por debajo del PMD (Peso Máximo de Despegue), si se resta el peso de los asientos removidos (aproximadamente 25 kg).

1.6.5.5 Se infiere, que al momento del accidente, el CG hubo estado dentro de los límites estáticos establecidos por el fabricante no pudiendose establecer fehacientemente las condiciones de peso y balanceo al momento del accidente.

1.7 Información Meteorológica.

1.7.1 Declarada por el piloto.

1.7.1.1 El piloto dijo haber despegado del LAD 2422, con buena visibilidad (más de 5 km), leve brisa del N, sin nubosidad ni neblina y declaró haber volado 20 minutos antes de accidentarse.

1.7.1.2 El aterrizaje de emergencia se produjo aproximadamente a las 09:15 hs, con total oscuridad.

1.7.2 Información del SMN

1.7.2.1 El informe producido por el Servicio Meteorológico Nacional, en base al estudio de los registros horarios de la estación meteorológica Ceres Aero, interpolados al lugar del accidente y con datos del mapa sinóptico de superficie de 09:00 hs del día del accidente, indica: viento: 050/05 kt; visibilidad: 6 km; nubosidad: 8/8 Ac, 3000 m; temperatura ambiente: 14.4 º C; temperatura de Punto de Rocío: 12.6 º C; presión atmosférica: 1013.7 hPa; humedad relativa: 89 %; fenómenos significativos: neblina.

1.7.3 Declarada por un testigo

1.7.3.1 Según lo informado a los investigadores por el encargado de la Estancia “Las Mercedes”, las condiciones meteorológicas cuando la aeronave se accidentó eran buenas, no había neblina pero se notaba el cielo cubierto y el viento era suave del noreste.

1.8 Ayudas a la navegación

1.8.1 No aplicable.

1.9 Comunicaciones

1.9.1 No aplicable.

1.10 Información sobre lugar del accidente

1.10.1 La aeronave aterrizó a 81 km. del punto de partida, sobre un predio con terreno firme y llano cubierto de pastos altos (aproximadamente 1m de alto), correspondiente a la estancia “Las Mercedes” (coordenadas 30º 41´ 10” S - 060º 49´ 20” W), localidad de Soledad, departamento San Cristóbal, Provincia de Santa Fe.

1.10.2 Hay una arboleda situada aproximadamente 500 m al SE del lugar de impacto.

1.11 Registradores de vuelo

1.11.1 No equipaba (no exigible para este tipo de aeronave).

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 El primer contacto con el terreno fue con el tren de aterrizaje principal y dejó dos marcas de 50 cm de largo y 1 centímetro de profundidad, con rumbo 050º.

1.12.2 Rebotó 2 metros y volvió a tocar con la rueda de nariz, que se rompió en su toma con el fuselaje.

1.12.3 Continuó desplazándose 42 m más, donde se quebró el tren principal.

1.12.4 La aeronave se detuvo a 44 m del primer punto de impacto con rumbo 050 º.

1.12.5 Resultó con daños en el borde de ataque del semiplano derecho, una deformación con un corte de casi 4 cm, un golpe de arriba hacia abajo en el extradós del mismo semiplano y una de las palas de la hélice con un faltante de aproximadamente el 25 % desde su puntera.

1.12.6 En el fuselaje tenía una ondulación en la parte superior y en el timón de dirección una deformación que evidencia el impacto de la rueda derecha al desprenderse de su punto de fijación y rebotar contra el estabilizador vertical.

1.12.7 Las puertas pudieron abrirse sin dificultad cuando los investigadores llegaron al lugar. No hubo deformación en las estructuras de las mismas.

1.12.8 Dentro de la aeronave se olía a combustible de automóvil.

1.12.9 El “volante” del “doble comando” en el puesto delantero derecho no estaba colocado en la cabina.

1.12.10 Según se estableció por declaraciones de testigos, la rueda derecha quedó a 5 metros por delante del fuselaje, y la izquierda a unos 50 metros, hacia ese lado.

1.12.11 La rueda de nariz quedó bajo el fuselaje.

1.12.12 Los componentes del tren de aterrizaje fueron removidos del lugar donde quedaran antes que llegasen los investigadores al lugar del hecho.

1.13 Información médica y patológica

1.13.1 De lo investigado, no surgen factores médicos o patológicos del piloto, que pudieran tener incidencia en la ocurrencia del accidente.

1.14 Incendio.

1.14.1 No hubo derrame de combustible ni fluidos, ni se produjo incendio.

1.15 Supervivencia.

1.15.1 El piloto abandonó la aeronave sin necesidad de ayuda.

1.15.2 Las puertas de acceso se pudieron abrir sin dificultad.

1.15.3 El piloto declaró que estaba usando los arneses de hombro y el cinturón al momento del accidente, que lo preservaron de daños y golpes.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Se remitieron muestras de combustible al laboratorio de ensayos de LMAASA obteniéndose el siguiente resultado: combustible tipo 100 LL, apto para uso aeronáutico.

1.16.2 Se remitió la pala fracturada al taller de hélices CLÉRICI (DNA 1B21), obteniéndose los resultados que se consignan a continuación: "La pala serie nº E 5649 presenta un desprendimiento de material en la punta de la misma de aproximadamente 10 pulgadas (25.4 cm).

1.16.3 La rotura presenta signos de fatiga posiblemente originada por un golpe en el borde de ataque".

1.16.4 La superficie de fractura presenta tres zonas, una próxima al borde de ataque (donde se observa una melladura), de característica lisa, donde se aprecia el avance hacia el borde de fuga de un frente de grieta con las características marcas "de playa", que abarca una superficie aproximada del 16 % de la sección resistente.

1.16.5 La segunda zona se extiende desde la última marca de playa hasta el inicio de la fractura dúctil, presentando un aspecto fibroso romo (40 % de la sección).

1.16.6 El resto de la fractura es en forma abrupta, con dos zonas consecutivas de planos a 45º .

1.16.7 En la superficie del intradós de la pala, se observan numerosos impactos de objetos filosos que han deteriorado la pintura negra y marcado la superficie.

1.16.8 En general, esto es común al operar en pistas semi preparadas o de tierra.

1.16.9 Cuando los investigadores llegaron al lugar del accidente, dentro del habitáculo de cabina "ya había asientos colocados", pero no estaban fijados a sus sujeciones.

1.16.10 Se infiere, fueron puestos en su lugar luego de producirse el accidente.

1.16.11 Por declaración del primer testigo en llegar al lugar, luego de producido

el accidente y la evidencia de la filmación en video, el habitáculo fue “reconfigurado” luego de producido el accidente, previo a la llegada de los investigadores.

1.16.12 La denuncia policial fue realizada en el destacamento de Soledad por el encargado del campo, el mismo día del accidente en horas de la tarde.

1.16.13 La misma no fue formalizada por parte del personal policial, como así tampoco se dispuso custodia para la preservación de las evidencias.

1.17 Información orgánica y de dirección

1.17.1 De acuerdo a lo informado por el piloto a los investigadores, la propietaria de la aeronave (LV-JJD) es su esposa, no constando en la documentación vista (Certificado de Inscripción de Propiedad de Aeronave) el cambio de titularidad, figurando como propietario en dicho documento, otro titular.

1.18 Información adicional

1.18.1 Cuando el personal de investigadores se apersonó al lugar del accidente, a las 20:20 hs del 29 ABR 04, no había personas presentes, ni custodia policial.

1.18.2 El encargado de la estancia en la que ocurrió el suceso, manifestó que, el piloto de la aeronave accidentada, había estado allí, aproximadamente a las 16:00 hs del mismo día, conduciendo un vehículo utilitario de su propiedad y cuya caja se encontraba cubierta con una lona, no pudiendo distinguir que llevaba en ella.

1.18.3 Es posible suponer que, durante el tiempo de su permanencia en el lugar, reconfiguró la aeronave recolocándole los asientos a la cabina.

1.18.4 Durante el viaje de los investigadores hasta el lugar del accidente, se cruzaron en el camino con el vehículo que fue identificado como el del piloto accidentado, habiendo observado en tal oportunidad, que transportaba en la caja un tanque de 200 litros y varios bidones de plástico al aire libre.

1.18.5 El encargado de la estancia manifestó que escuchó el sobrevuelo del avión, y sus dichos fueron corroborados por algunos peones.

1.18.6 No pudo observar la trayectoria de la aeronave debido a la oscuridad reinante en la zona.

1.18.7 A las 09:15 UTC dejó de oírla.

1.18.8 Minutos más tarde, un peón le avisó que escuchó un ruido muy fuerte proveniente de un potrero en desuso, por lo que supuso que el avión habría caído.

1.18.9 Tomó una camioneta y se dirigió, con 4 peones, hacia la zona donde vio señales luminosas en un sector del campo, y se guió por los destellos hasta

llegar al lugar donde confirmó el accidente y encontró al piloto sentado sobre el fuselaje, realizando señales con una linterna.

1.18.10 El LAD, de donde despegó la aeronave habría sido el N° 2422 que está registrado con la denominación Palmero, cuyo lugar de operación tiene una traza con orientación 01/19 de 1000 por 50 metros, y está situado en las coordenadas 31º 07´25´´ S - 061º 29´46´´ W; su ubicación está localizada a 19 km al N de Rafaela, Provincia de Santa Fe.

2 ANÁLISIS

2.1 Vuelo nocturno

2.1.1. El piloto declaró haber volado durante 20 minutos antes de accidentarse.

2.1.2. Tomando como referencia lo expresado por el testigo que llegó en primer término al lugar del accidente, quien dijo que el hecho ocurrió a las 09:15 hs, la aeronave hubo despegado a las 08:55 hs interpolando las horas de crepúsculo (Rosario: 10:10 hs; Reconquista: 10:02hs; Córdoba: 10:22 hs), en Rafaela empezaría a las 10:12 hs.

2.1.3. Según lo establece el Reglamento de Vuelos de la República Argentina (RAC-1), es requisito para cumplimentar vuelos VFR, la operación durante horas diurnas y la tolerancia establecida como crepúsculo civil.

2.1.4. También, en lo que concierne a vuelos VFR establece: “todo vuelo VFR deberá mantener referencia visual constante con la superficie terrestre”.

2.1.5. Desde un LAD no estan autorizados los despegues nocturnos, de acuerdo a la reglamentación vigente (AIC 36/85 del 20-DIC-85. CRA – DTA/AIS).

2.1.6. La aeronave se encontraba configurada al momento del accidente con el asiento del piloto solamente, según constancias obtenidas.

2.1.7. Los demás asientos fueron colocados en el interior de la cabina, después de haberse producido el aterrizaje de emergencia contraviniendo las normas legales respecto a la modificación de los restos de un accidente aéreo.

2.1.8. Se desconoce si en el interior del habitáculo se transportaba carga.

2.2 Maniobra de aterrizaje.

2.2.1 El desprendimiento de una porción de la hélice habría provocado, sin lugar a dudas, una fuerte vibración, y obligó al piloto a detener el motor y aterrizar en emergencia.

2.2.2 De acuerdo a las evidencias obtenidas en el lugar del accidente, la aeronave habría hecho contacto con el terreno en forma brusca, en un campo utili-

zado para pastoreo, que no presenta obstáculos próximos.

2.2.3 Las marcas que quedaron en el terreno infieren un primer contacto con el tren principal y posterior rebote, el colapso del tren de aterrizaje principal, y luego el de la rueda de nariz, quedando ésta bajo el fuselaje.

2.2.4 De lo que se observó en el lugar del accidente, la aeronave aterrizó en emergencia con el motor detenido y el flap estaba configurado en “dos puntos abajo”.

2.2.5 Por no haberse deslizado en el terreno más de 44 metros desde el lugar donde se observó la primera marca del toque con el tren principal hasta el sitio en que quedó detenida la aeronave en su posición final y los daños observados en el extradós de los semiplanos, correspondientes a deformaciones producidas por el tren de aterrizaje, se infiere un toque con extrema brusquedad.

2.2.6 Dada la disposición de los restos de la aeronave y las marcas de evidencia en el terreno, la aeronave impactó contra el terreno en pérdida de sustentación.

2.2.7 Por las declaraciones de los testigos del sobrevuelo de la aeronave, en ningún momento observaron que haya encendido los faros de aterrizaje, ni tampoco que haya tenido encendidas las luces de navegación.

2.2.8 Dado que, al momento del accidente, la aeronave tenía instalado un solo asiento dentro del habitáculo, las condiciones de peso y balanceo fueron alteradas con respecto al indicado en el Manual de Vuelo de la aeronave, con lo cual, la actitud y la velocidad de pérdida con motor detenido y “dos puntos de flap extendido” difiere de lo expresado en las tablas operativas.

2.3 Experiencia del piloto.

2.3.1 El piloto no cumplió el requisito de mantener actualizado su Libro de Vuelos.

2.3.2 Tenía consignado como último registro el del día 04-AGO-02.

2.3.3 Teniendo únicamente la licencia de PPA (Piloto Privado de Avión) y según lo establecen las NOCIA (Normas para el Otorgamiento de Certificados de Idoneidad Aeronáutica), excedió los términos establecidos sin haber mantenido actividad en función de piloto al mando (registrada), por lo que, al momento del accidente, no se encontraba legalmente habilitado para hacerlo.

2.3.4 Habiéndose producido el accidente durante horas nocturnas, en un lugar donde no hay aeródromos habilitados en un radio de 15 km, se infiere que el vuelo que realizó el piloto – quien manifestó haber volado 20 minutos antes de accidentarse – era de navegación pese a que el mismo declaró que el vuelo se inició como de “turismo” y que el deseo de “ver campos” era su finalidad.

2.3.5 Para cumplimentar con vuelos de navegación nocturna, el piloto debe poseer las habilitaciones de Vuelo Nocturno y de Vuelo por Instrumentos, además de presentar un plan de vuelo bajo normas instrumentales.

2.3.6 El piloto no cumplió con los requisitos mencionados.

2.3.7 De la DHA (Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas) se obtuvo la información del registro que realizó el piloto ante la mencionada dependencia, cuando cumplía con el registro y foliado de su actividad aérea, el 07 AGO 02.

2.3.8 En tal oportunidad consignó haber volado 71.9 hs, incluidas 43.6 hs que voló para optar a su licencia de PPA; o sea, su experiencia, al 07 AGO 02 era de 28.3 hs.

2.4 Evaluación Técnica

2.4.1 Combustible

2.4.2 Los ensayos de laboratorio determinaron que las muestras que se extrajeron de los tanques de ala de la aeronave accidentada corresponde a combustible 100 LL apto para su uso.

2.4.3 Hélice

2.4.3 De acuerdo con lo observado, la fractura de la pala se propagó por fatiga hasta que fue superada la resistencia de la sección por los esfuerzos normales de trabajo, desprendiéndose un sector de la misma.

2.4.4 El origen de la fatiga se aprecia en dos melladuras situadas en el borde de ataque, que actuaron como concentrador de tensiones, producidas posiblemente por el impacto de algún cuerpo externo (v.g. una piedra levantada de la pista).

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos Definidos.

3.1.1 El piloto es titular de la Licencia de Piloto Privado de Avión y el certificado de Aptitud Psicofísica, al momento del accidente, se encontraba en vigencia.

3.1.2 El piloto no estaba readaptado para desempeñarse como piloto al mando y realizar un vuelo de travesía nocturna.

3.1.3 El piloto utilizó un LAD para realizar el despegue nocturno, lo que está prohibido por las reglamentaciones vigentes.

3.1.4 Al momento del accidente, la cabina de la aeronave estaba configurada con el asiento del piloto solamente y, por razones que no pudieron ser determinadas, el piloto, antes de la llegada de los investigadores, reconfiguró la aeronave agregándole los asientos que habían sido anteriormente retirados.

3.1.5 La aeronave, durante el vuelo y el aterrizaje de emergencia nocturno, tenía todas sus luces exteriores apagadas según declaraciones de testigos.

3.1.6 La rotura de la pala de la hélice se produjo en vuelo, debido a un proceso de fatiga de material.

3.2 Causa

Durante un vuelo nocturno de travesía, aterrizaje de emergencia en campo no preparado con motor detenido por acción voluntaria del piloto, debido a trepidaciones, por rotura de un extremo de pala de la hélice por fatiga de material.

Factores Contribuyentes

Piloto sin habilitación para realizar vuelo nocturno.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al piloto.

4.1.1 Recordar que, cuando por razones de fuerza mayor la aeronave aterriza fuera de un aeródromo, aeropuerto ó LAD, es de su responsabilidad efectuar la denuncia ante la autoridad más próxima, tal como lo establecen los artículos 22 y 186 de la Ley 17.285 (Código Aeronáutico de la República Argentina); el artículo 8 del Decreto 934/70; y el párrafo 15 del RAC-1 (Reglamento de Vuelos de la República Argentina).

4.2 Al propietario.

4.2.1 Recordar que es obligatorio realizar la denuncia, ante el Registro Nacional de la Propiedad de las Aeronaves (DNA), del cambio de propiedad de la aeronave dentro de los treinta (30) días de realizada la operación de compra/venta.

4.2.2 Recordar que cuando se varía la configuración de la aeronave, o ésta sea reparada, deberá ser inspeccionada y los trabajos realizados aprobados por la autoridad aeronáutica o por técnicos expresamente autorizados por ésta, según lo establece la Ley 17.285 “Código Aeronáutico de la República Argentina”.

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 no mayor a SE-

SENTA (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 del 19-JUL-02 publicada en el Boletín Oficial del 23-JUL-02).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

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

o a la dirección Email: buecrcp@faa.mil.ar

BUENOS AIRES, de noviembre de 2004.

Investigador Operativo: Vcom. Juan José FERNANDEZ.
Investigador Técnico: S. P. Daniel Horacio SÁNCHEZ.

Director de Investigaciones