

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, siendo el objetivo fundamental, realizar las recomendaciones, a fin 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: Finca "Los Colorados", 12 km al NE de Las Lajitas, Provincia de Salta.

FECHA: 30 de septiembre de 2004 HORA: 21:45 UTC aproximadamente.

AERONAVE: Avión

MARCA: Piper

MODELO: PA-11-C

MATRÍCULA: LV-XUG

PILOTO: Licencia de Piloto Privado de Avión.

PROPIETARIO: Privado

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

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 30 SEP 04 el piloto con la aeronave matricula LV-XUG decidió realizar un vuelo para recorrer un campo despegando desde un terreno preparado para realizar dicha operación, a las 21:20 hs UTC, aproximadamente.

1.1.2 Según declaraciones del piloto, transcurrido un tiempo y encontrándose a 500 ft de altura empezó a percibir una vibración en las pedaleras del avión, por lo que decidió realizar un aterrizaje por precaución en un camino interno del campo que sobrevolaba, que es de su propiedad.

1.1.3 En la final de procedimiento de aterrizaje, sin configurar la aeronave para realizar el mismo (2000 RPM, 100 km/h y flaps arriba), con rumbo N, y a 2 m de altura aproximadamente, habría notado que se le cruzaba un jinete a caballo.

1.1.4 Continuando con sus declaraciones el piloto manifestó que, éste era un arriero que conducía, con otro, una tropilla de vacunos que, se desplazaba hacia el sur, ante lo cual habría dado potencia e intentado infructuosamente, desviar la aeronave para evitar el impacto contra el primer jinete, sin poder lograrlo.

1.1.5 Como consecuencia del mismo, el jinete falleció de inmediato y la aeronave perdió la pata del tren de aterrizaje principal derecho, aterrizando efectivamente unos 500 m más adelante.

1.1.6 En dicho aterrizaje, cuando la aeronave tomó contacto con el suelo, se desvió hacia la derecha terminando su carrera fuera del camino con rumbo 160°.

1.1.7 El accidente se produjo con luz diurna y buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Célula: Desprendimiento del tren principal derecho, deformaciones en el estabilizador horizontal derecho con rotura del entelado.

1.3.2 Motor: Sin daños aparentes.

1.3.3 Hélice: Se deformó en el extremo de una de sus palas.

1.3.4 Daños en general: De Importancia.

1.4 Otros daños

No significativos.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto al mando, de 43 años de edad, es titular de la Licencia Piloto

Privado de Avión con Habilitaciones para Aviones Monomotores Terrestres hasta 5.700 kg.

1.5.2 Su Aptitud Psicofisiológica era Case II y estaba vigente hasta el 30 OCT 05.

1.5.3 La experiencia del piloto en horas de vuelo era la siguiente:

Total:	65.1
Últimos 90 días:	15.8
Últimos 30 días:	5.6
Últimas 24 hs:	0.3
En el tipo de aeronave:	65.1

1.5.4 Desde que el piloto obtuvo la Licencia de Piloto Privado de Avión (15 DIC 01), hasta el primer vuelo que realizó posteriormente (16 JUL 03), transcurrieron 19 meses sin que registrara actividad de vuelo.

1.5.5 Desde el 11 OCT 03 al 02 DIC 03 pasaron 53 días y desde el 04 DIC 03 al 14 ENE 04, transcurrieron 42 días, sin realizar actividad de vuelo, reiniciando la misma sin ser readaptado por un instructor habilitado y no tener registro en su "Libro de Vuelo" debidamente certificado, de acuerdo a lo establecido en las NO-CIA.

1.5.6 Al momento del accidente no tenía asentados los vuelos realizados desde que obtuvo la Licencia de Piloto Privado de Avión los que completó, en su Libro de Vuelo, con posterioridad al mismo.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Célula

1.6.1.1 El LV-XUG es un Piper PA-11-C; Serie N° 19381, fue fabricado en los EEUU por la PIPER AIRCRAFT CORP en 1946 como J-3, y luego convertido a PA 11.

1.6.1.2 Es un monomotor de ala alta con montantes, fuselaje de tubos de acero soldados y revestimiento de tela, con capacidad para dos ocupantes en tandem, con una puerta de acceso en el lado derecho de la cabina y tiene flaps de ala.

1.6.1.3 Está equipado con comandos de vuelo dobles, tren de aterrizaje fijo convencional de eje partido, con amortiguadores de cordones de goma (SAN-DOWS), frenos hidráulicos en las ruedas principales y rueda maciza orientable en la cola.

1.6.1.4 Posee Certificado de Aeronavegabilidad Standard, Categoría Normal.

1.6.1.5 El 14 FEB 03 se le realizó la inspección de 1000 hs, en el Taller AERO PROS, cuando tenía acumuladas 4461.9 hs de Total General (TG).

1.6.1.6 El 16 JUL 03 se realizó la inspección de 50 hs, en el Taller AERO PROS cuando tenía 4494.2 hs de TG.

1.6.1.7 El último registro técnico asentado en historiales correspondió a una inspección de habilitación anual y de 100 hs, realizado en AERO PROS, quedando habilitada con el Formulario 337 hasta FEB 05, registrando 4532.1 hs de TG y 71.5 hs, Desde la Última Recorrida (DUR).

1.6.1.8 Al momento del accidente, el Historial de la Aeronave tenía anotaciones al 18 AGO 04, registrando 4548.5 hs de TG; 87.5 hs DUR y 16.0 hs Desde la Última Inspección (DUI).

1.6.1.9 La aeronave posee una inscripción "Aeroclub Las Lajitas" en el costado de su fuselaje; y esa entidad no tiene existencia real.

1.6.2 Motor

1.6.2.1 La aeronave estaba equipada con un motor CONTINENTAL, modelo C 90-8F, de 90 HP Serie N°: 47961-1-8.

1.6.2.2 El 18 ABR 02, este motor fue recorrido por DEPETRIS-ANTIH SA, cuando tenía 5025 hs de TG y 4.0 hs DURG.

1.6.2.3 El 16 JUL 03 se le realizó una inspección de 50 hs en AERO PROS, cuando acumulaba 5054.0 hs de TG.

1.6.2.4 Según el último Formulario 337 del 09 FEB 04 se le efectuó una inspección de 100 hs, en el Taller Aeronáutico AERO PROS, para su rehabilitación anual, cuando tenía 5.091.7 hs de TG y 70.7 hs DURG, quedando habilitado hasta 6.821 hs de TG, DURG 1.800 hs o hasta el año 2014 por tiempo.

1.6.2.5 Al momento del accidente, el Historial del Motor tenía anotaciones al 18 AGO 04, registrándose 5.107.7 hs de TG; 86.7 hs DURG y 16.0 hs DUI.

1.6.3 Hélice

1.6.3.1 El motor estaba equipado con una hélice bipala metálica, de paso fijo, marca SENSENICH, modelo M76AK-2-42. Serie N° 32578, no posee Libreta Historial y no se dejó asentado en el Historial de Aeronave ni en Historial del Motor, quien la instaló, cuando se la instaló y el estado de la misma con sus antecedentes.

1.6.3.2 Según el último Formulario 337 del 09 FEB 04, se le efectuó una inspección de 100 hs en el Taller Aeronáutico AERO PROS, para su rehabilitación anual, sin antecedente de TG y 70.7 hs DURG, quedando habilitada hasta 200 hs DURG con motor o según estado (S-BR-17).

1.6.3.3 A la fecha del accidente, la hélice tenía 86.7 hs de funcionamiento DURG, y 16 hs DUI.

1.6.3.4 La DNA informó que fue recorrida el 08 MAY 02, quedando constancia en la Memoria Técnica de la aeronave.

1.6.4 Peso y Balanceo al momento del accidente

1.6.4.1 Pesos

Vacío:	380 kg
Piloto:	102 kg
Combustible:	61 kg
Total al despegue:	543 kg
Máximo de despegue (PMD):	554 kg
Diferencia:	11 kg en menos respecto al PMD.

Consumo: 20 lts/hs.

1.6.4.2 Al momento del accidente, su CG estaba dentro de los parámetros establecidos por el fabricante en el Manual de Vuelo aprobado y en concordancia a la última planilla de masa y balanceo.

1.7 Información Meteorológica

1.7.1 El informe del Servicio Meteorológico Nacional, con datos extraídos de los registros horarios de las estaciones meteorológicas de los aeródromos Oran y Salta, interpolados al lugar del accidente y visto el mapa sinóptico de superficie de 21:00 hs era: Viento: NNE/05 kt; Visibilidad: 10 km; Fenómenos Significativos: Ninguno; Nubosidad: 3/8 Cu Sc 600 m- 2/8 Ac 3000 m; Temperatura: 18.5° C; Temperatura del punto de rocío: 13° C; Presión atmosférica: 1014.5 hPa y Humedad relativa: 70 %.

1.7.2 Después del accidente, el piloto y el testigo describieron que al momento de producirse el mismo, había buen tiempo, viento suave del N y buena visibilidad.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información sobre el lugar del accidente:

1.10.2 El lugar del impacto contra el jinete y su caballo está ubicado 10 km al E del lugar desde donde despegó el piloto su aeronave y es una calle con orientación NNE / SSW, que tiene unos 25 m de ancho de promedio y unos 500 m de largo aproximadamente.

1.10.3 En sus extremos existen “cortinas de árboles cortaviento”, que tienen entre 3 a 4 m de altura, transversales al camino, separadoras de lotes.

1.10.4 Al E se encontraba un lote con rastrojo de maíz y en el costado W, uno sembrado de trigo naciente de unos 20 / 25 cm de alto aproximadamente.

1.10.5 Esta calle se apreciaba como un lugar adecuado para realizar un aterrizaje de emergencia, ya que no presentaba grandes desniveles, tenía una superficie dura apropiada y sin obstáculos que pudieran dificultar la visibilidad.

1.10.6 El accidente se produjo en el borde oriental de la calle y a unos 200 m antes de la cortina N. Posterior a esta cortina, continúa como camino rural, siendo éste más angosto, entre 12 y 15 m de ancho, lugar donde quedó detenida la aeronave.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre la aeronave y el impacto

1.12.2 Después del impacto (con rumbo N) contra el jinete montado a caballo, el tren principal derecho de la aeronave se desprendió de la misma, separándose el sistema de amortiguación de la ballesta soporte de la rueda, colisionando ésta contra el estabilizador horizontal derecho, deformándolo y esparciéndose las partes entre 2 y 3 m de los restos mortales del arriero.

1.12.3 La hélice quedó con deformaciones, hacia delante, en el extremo de una de sus palas.

1.12.4 Posteriormente, el piloto aterrizó la aeronave sobre la pata del tren principal izquierdo, en el camino rural.

1.12.5 La aeronave, al quedarse sin velocidad y al apoyar parte del fuselaje inferior y la puntera del plano derecho en el terreno, aproximadamente a quinientos metros (500m) del impacto, realizó una guiñada de 140° en esa dirección, deteniéndose con rumbo 160°, sin que se registraran otros daños.

1.13 Información médica y patológica

No se encontraron antecedentes médicos / patológicos en el piloto que hubiesen influido en este accidente.

1.14 Incendio

No hubo

1.15 Supervivencia

1.15.1 Los arneses del asiento del piloto no se cortaron y los anclajes al piso

de la cabina resistieron el esfuerzo al que fueron sometidos.

1.15.2 El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios sin haber sufrido ninguna lesión.

1.16 Ensayos e investigaciones:

1.16.1 En el lugar donde fue guardado el avión luego del accidente, el 05 OCT 04, se efectuaron las siguientes comprobaciones:

- 1) Se descapotó el motor y se le efectuó una inspección visual no observándose pérdidas de fluidos, fisuras, componentes flojos o deformaciones.
- 2) Se extrajeron todas las bujías, se les controló luz y se verificó su estado, encontrándose en condiciones de uso. La bujía inferior del cilindro delantero derecho tenía aceite proveniente del sistema de lubricación del motor.
- 3) Se revisó el encablado del sistema de encendido y sus terminales (porcelanas) encontrándose en buen estado.
- 4) Se verificó la luz de platino y la puesta a punto de ambos magnetos, encontrándose dentro de los parámetros normales de funcionamiento.
- 5) Se sacó el tapón de drenaje de la cuba del carburador y se drenó el filtro del sistema de combustible, sin observarse residuos ni agua.
- 6) Se revisó el filtro de aceite encontrándose sin residuos ni partículas y el aceite tenía viscosidad y densidad (que evidenciaban su aptitud).
- 7) Se inspeccionó la hélice la que presentaba una dobladura por torsión hacia adelante en una de sus palas, no presentando melladuras ni raspaduras. Se la giró manualmente y tenía libre movimiento.
- 8) Se accionó el Flaps y se constató el libre movimiento de los mandos de vuelo y motor y su continuidad mecánica, encontrándolos sin novedad.

1.16.2 El 01 OCT 04 se extrajeron, por separado, muestras de combustible de los drenajes de ambos tanques de la aeronave, y se enviaron al Laboratorio de Ensayos de Material (LMAASA), para su estudio y de cuyas constancias resulta que las mismas corresponden a nafta 100 LL, y se encontraban aptas para el uso en aeronaves.

1.16.3 El Taller Aeronáutico FCS Aviación S.R.L. remitió a la Delegación Córdoba de la J.I.A.A.C., a solicitud del piloto, un "Informe de puesta en marcha", realizado el 20 OCT 04, con la siguiente conclusión: (transcripción textual).

"El motor presenta una aspereza a partir de los 1200 RPM debido a que el magneto derecho presenta una caída anormal (200 RPM). Generalmente lo normal es de 50 a 75 RPM. Esta anomalía presente es debido a dificultades en las bujías por formación de perlas, defectuoso funcionamiento del magneto, entre otros. Es-

tas fallas podrían ser motivadas por causas diversas, provocando como resultado, una trepidación en el motor.

En el caso de un incremento repentino de la aceleración el motor no responde de acuerdo a los parámetros normales los cuales pueden ser motivados por un escaso flujo de combustible provocado por la obstrucción parcial de los filtros, y/o obstrucción de las líneas de combustible. Estas fueron inspeccionadas luego de la puesta en marcha y se encontró suciedad en el filtro del carburador, y también la existencia de suciedad en los tanques de combustible, que se determinó por el drenaje de los mismos.

Todos estos factores (en forma individual y/o conjunta), sumados a posibles factores climáticos, provocan que el motor no trabaje en forma correcta”.

1.16.4 La puesta en marcha se realizó sin la presencia del personal de la JIA-AC y luego de haberse concretado la liberación del material.

1.17 Información orgánica y de dirección

1.17.1 El piloto es el propietario de la aeronave LV-XUG y del campo donde ocurriera el suceso.

1.17.2 Éste, no denunció, ni declaró, el lugar de operación habitual y guarda de la aeronave, a la Autoridad Aeronáutica.

1.18 Información adicional

1.18.1 En la inspección realizada en el campo, el flaps se encontró sin accionar (posición arriba).

1.18.2 El Médico Legal de Las Lajitas que practicó la autopsia de la víctima, en el informe que produjo, manifestó que la “Causa de Muerte” del arriero fue: “Politraumatismos. Contusión Torácico con hemoneumotórax agudo masivo”.

1.18.3 De las declaraciones realizadas por el acompañante del arriero que resultó muerto puede inferirse que la aeronave habría realizado más de un pasaje a baja altura sobre la manada de vacunos que eran arriados.

1.18.4 El piloto manifestó que observó un jinete a la izquierda, cuando descendió hasta proximidades del terreno con la intención, según su declaración, de realizar un aterrizaje por precaución.

1.18.5 Los conductores de las camionetas, con vinculación laboral con el piloto del avión, dijeron haber visto a la aeronave volando alto, 300 a 400 m, y que el motor del avión no emitía ruidos anormales.

1.18.6 Uno de los conductores fue al lugar del accidente y otro hasta donde se detuvo la aeronave el que, al ser alertado por el piloto, fue quién dio aviso de su aterrizaje usando el radio VHF.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

Se aplicaron las de rutina

2 ANALISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 Vibraciones en las pedaleras de la aeronave no obligan al piloto a realizar un aterrizaje de emergencia o de precaución de inmediato, dado que la aeronave disponía de potencia en el motor y altura suficiente para evaluar con tiempo las causas de dichas vibraciones y elegir el lugar más apto para el aterrizaje.

2.1.2 La calle elegida para efectuar el aterrizaje de emergencia tenía ocupado su primer tercio con hacienda y jinetes arriándolas, por lo que no fue una elección adecuada para dicha operación.

2.1.3 Cuando la aeronave descendió hasta proximidades del terreno, según lo declarado por el piloto, lo hizo con alta velocidad (100 / 110 km/h), con potencia aplicada (2.000 RPM) y sin estar configurada para efectuar un aterrizaje (flaps arriba).

2.1.4 En esas condiciones no es posible aterrizar un PA-11: con 2.000 RPM en el motor, éste entrega 82 % de la potencia lo que significa 81 HP, aproximadamente, lo que no se condice con las 800/1.000 RPM necesarias para descender (potencia reducida para aterrizar) como lo indica el Manual de Vuelo.

2.1.5 La velocidad de aproximación para el aterrizaje de emergencia adoptada por el piloto (100/110 km/h) fue excesiva para una aeronave cuya velocidad de pérdida sin flaps aplicados es de 61 km/h, según Manual de Vuelo.

2.1.6 Analizando la altura de un jinete montado a caballo, se pudo establecer que la aeronave volaba a menos de 2 m de altura cuando la rueda derecha del tren de aterrizaje golpeó al arriero y la hélice hirió al caballo que éste montaba.

2.1.7 El piloto expresó que accionó el comando de potencia y adoptó actitud de ascenso, para evitar embestir al jinete, sin que haya hecho mención alguna de fallas en la potencia suministrada por el motor de la aeronave.

2.1.8 Si el piloto hubiera configurado el avión para aterrizar (potencia reducida y velocidad de aproximación para el aterrizaje), al colisionar la aeronave contra el jinete y su caballo, ésta no hubiera podido aterrizar 500 m más adelante, sino que se hubiera precipitado a tierra en proximidades del lugar de impacto.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 Al inspeccionarse visualmente la aeronave, después del accidente, no

se observaron daños ni se obtuvieron indicios ni evidencias de fallas mecánicas de origen técnico, que pudieran haber influido en el mismo, basado en que:

- 1) El sistema de encendido no evidenció mal funcionamiento.
- 2) El combustible encontrado en la aeronave era apto.
- 3) El aceite y el filtro se observaron en condiciones de uso.
- 4) Los comandos de vuelo y de motor no presentaron inconvenientes.
- 5) La hélice giraba libremente indicando que el motor no estaba engranado.

2.2.2 El aceite encontrado en la bujía inferior del cilindro delantero derecho, no indicaba haber sido expuesto a altas temperaturas proveniente de la combustión, considerándose que muy probablemente se acumuló posteriormente al accidente, por gravedad, a raíz de la posición de la aeronave, inclinada hacia ese lado, al estar estacionada durante cierto tiempo sin la pata derecha del tren de aterrizaje, situación que se confirma porque la bujía superior del mismo cilindro estaba en iguales condiciones que el resto de las bujías.

2.2.3 La forma en que la pala se encontró doblada, por torsión hacia delante, indica que la hélice giraba a altas RPM y con potencia.

2.2.4 Esto fue producto del impacto con “algo blando” por no presentar raspaduras ni melladuras y de poca superficie (cogote del caballo) y, por impactar con una sola pala.

2.2.5 El daño producido en el estabilizador horizontal derecho, corresponde al impacto que produjo contra el componente estructural citado, el conjunto de pata derecha del tren de aterrizaje, cuando se desprendió a consecuencia del accidente.

2.2.6 La deformación de una pala de la hélice y la del estabilizador horizontal derecho, debió haber producido vibraciones a nivel de las pedaleras y en toda la estructura, posteriormente al impacto contra el jinete y su caballo.

2.2.7 El Taller Aeronáutico FSC Aviación S.R.L., comprobó el funcionamiento del motor sin una previa inspección al sistema de encendido y sin realizar “ningún tipo de alteración ni reparación”, de ello se infiere que, la aspereza del motor a partir de las 1200 RPM y la caída de 200 RPM en la prueba de la serie derecha, se habría debido a que el aceite acumulado en la bujía inferior del cilindro delantero derecho, no permitió que ésta funcione correctamente.

2.2.8 La conclusión del Taller Aeronáutico FSC Aviación S.R.L., respecto al Sistema de Combustible, no condice con las comprobaciones efectuadas por el Investigador Técnico dos semanas antes y el Informe Técnico del análisis de las muestras de combustible de ambos tanques, efectuados por el Laboratorio de Ensayos de Materiales de Lockheed Martin Aircraft Argentina S.A.

2.2.9 En caso de que una bujía deje de funcionar correctamente en vuelo, con ambas series operativas, no debieran producirse vibraciones en las pedale-
ras, sino una aspereza en el funcionamiento de motor, casi imperceptible, ya que
ese cilindro seguiría funcionando por el encendido producido por la otra bujía y
sólo se detectaría esta anomalía mediante una prueba de serie en tierra.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto era titular de la Licencia Piloto Privado de Avión, y al momento
del accidente se encontraba deshabilitado.

3.1.2 El Certificado de Aptitud Psicofisiológica del piloto (Clase II) estaba en
vigencia.

3.1.3 El piloto era el propietario de la aeronave y del campo donde ocurrió el
accidente.

3.1.4 El piloto no tenía registrados sus vuelos, desde que recibió su licencia
habilitante, y realizó los asientos en su Libro de Vuelos después del accidente, al
serle requerido por los investigadores de la JIAAC, estando según lo analizado
desadaptado a la aeronave por haber excedido en varias oportunidades el perio-
do máximo sin actividad establecido en las NOCIA.

3.1.5 El piloto posee escasa experiencia en vuelo.

3.1.6 La aeronave tenía los Certificados de Aeronavegabilidad, Propiedad y
Matriculación en vigencia.

3.1.7 El mantenimiento de la aeronave en su conjunto se ajustaba a los pro-
gramas determinados por el fabricante.

3.1.8 El peso y centrado de la aeronave estaban dentro de los límites que es-
tablece la Planilla de Peso y Balanceo en el Manual de Vuelo.

3.1.9 La aeronave respondió adecuadamente a los mandos de vuelo y no se
pudieron detectar indicios de fallas anteriores al accidente.

3.1.10 Ningún elemento estructural de la aeronave se desprendió de la misma
antes del accidente.

3.1.11 El hecho sucedió en un lugar amplio, sin obstáculos cercanos y visibili-
dad óptima.

3.1.12 El lugar de operación y guarda de la aeronave que protagonizó el acci-
dente no está registrado ni denunciado a la autoridad aeronáutica.

3.1.13 El accidente se produjo cuando la aeronave, en vuelo por debajo de los

mínimos reglamentarios de seguridad, embistió a un jinete y al caballo que montaba durante un arreo de ganado.

3.1.14 No se pudieron establecer causas que pudieran haber obligado al piloto a realizar un aterrizaje por precaución con tal grado de premura.

3.1.15 Las condiciones meteorológicas no tuvieron influencia en el accidente.

3.2 Causa

Durante un vuelo de aviación general, en un pasaje por debajo de los mínimos reglamentarios de seguridad, impacto con el tren principal derecho y una pala de la hélice contra un jinete y su caballo, produciendo la muerte del arriero, heridas en el equino y daños de importancia a la aeronave, debido a un deficiente cálculo de distancia, velocidad y altura.

Factores Contribuyentes

- 1) Inexperiencia del piloto.
- 2) Operación temeraria.

4 RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

4.1 Al piloto / propietario de la aeronave:

4.1.1 Cumplir lo establecido en el Reglamento de Vuelos: – Reglas Generales de Vuelo Aplicables a Todos los Vuelos – Protección de Personas o Bienes - Operación Negligente y Temeraria de Aeronaves – párrafo 21 inc. 1º), y párrafo 22 (alturas mínimas) y Reglas de Vuelo Visual Aplicables a todos los Vuelos VFR-Alturas Mínimas para vuelos VFR- párrafo 90 inc.1º) y 2º).

4.1.2 Mantener actualizada su documentación de vuelo.

4.1.3 Cumplimentar lo estipulado en las NOCIA, III Parte – Capítulo III - Párrafo 44.

4.1.4 Denunciar y declarar el/los lugar/es de operación de vuelo que utiliza regularmente con su aeronave.

4.2 Al INMAE

4.2.1 Considerar la necesidad de realizar los exámenes que fueran necesarios para asegurar que el piloto involucrado se encuentre apto psicofisiológicamente para estar al mando de una aeronave.

5 REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas, por la Junta de Investigaciones de Aviación Civil, deberán informar a la Comisión de Prevención de Accidentes en un plazo no mayor a sesenta (60) días hábiles, contados a partir que recibieran el Informe Final y la Disposición que la aprueba, el cumplimiento de las acciones que hayan sido puestas a su cargo. (Disposición N° 51/02 Comandante de Regiones Aéreas (19Jul02) publicada en el Boletín Oficial del 23 de Julio 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:
Comisión de Prevención de Accidente de Aviación Civil
Avda. Com. Pedro Zanni 259
2º Piso Oficina 264 – Sector Amarillo

(1104) Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
o a la dirección Email: "buecrp@faa.mil.ar"

BUENOS AIRES, de abril de 2005.

Investigador Operativo: Sr. Raúl José COMINCINI
Investigador Técnico: SP Daniel Horacio SANCHEZ

Director de Investigaciones

