

CE Nº 2.364.024 (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 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: Colonia San José, 20 Km al Norte de la localidad de San Javier, provincia de Santa Fe.

FECHA: 18 de enero de 2005.

HORA: 11:00 UTC

AERONAVE: Avión.

MARCA: Piper

MODELO: PA-11

MATRICULA: LV-YMF

PILOTO: Licencia Piloto Privado de Avión.

PROPIETARIO: Privado

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

### 1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

#### 1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El piloto con la aeronave LV-YMF, el día 18 ENE 05, despegó desde una franja de terreno ubicada en la localidad de Colonia Carolina, provincia de Corrientes, con destino a la Colonia San José, 20 km al Norte de San Javier, pro-

vincia de Santa Fe, donde aterrizó en un espacio de terreno que habitualmente es utilizado para la operación de aeronaves, al que consideró apto.

1.1.2 En la carrera de aterrizaje el avión se despistó, provocando que las ruedas del tren principal chocaran contra un montículo de tierra.

1.1.3 El accidente ocurrió de día y con buenas condiciones de visibilidad.

## 1.2 Lesiones a personas

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

## 1.3 Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Célula: parallamas deformado; fuselaje costado izquierdo deformado detrás del parallamas y de la toma de ala. Ala izquierda: borde ataque abollado y costillas dobladas. Ala derecha: borde de ataque abollado entre la puntera del plano y la quinta costilla. Capot de motor inferior y su lateral izquierdo abollado. Soporte del conjunto de freno deformado.

1.3.2 Hélice: destruida (por pala fisurada).

1.3.3 Motor: posibles daños internos por detención brusca.

1.3.4 Daños en general: de importancia.

## 1.4 Otros daños

No hubo.

## 1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto de 48 años de edad, es titular de la licencia de Piloto Privado de Avión, con habilitación para aviones monomotores terrestres hasta 5700 kgs.

1.5.2 El Certificado de Aptitud Psicofisiológica se encontraba vencido desde el 27 MAY 83.

1.5.3 No registra antecedentes de accidentes e infracciones aeronáuticas anteriores.

1.5.4 El piloto manifestó haber extraviado el Libro de Vuelo, y declaró tener como actividad de vuelo, la siguiente experiencia en horas:

Total de horas de vuelo: 80  
Últimos 90 días: S/D

Últimos 30 días:	S/D
El día del accidente:	1
En el tipo de avión accidentado:	80

## 1.6 Información sobre la aeronave

### 1.6.1 Célula

1.6.1.1 El avión Piper PA-11, Matrícula: LV-YMF, Serie N° 11-1655, es un monoplano de ala alta con estructura tubular metálica y entelada y posee dos asientos en tandem; su tren de aterrizaje es del tipo convencional fijo.

1.6.1.2 Al momento del accidente habría tenido un Total General (TG) de 7674 hs.

1.6.1.3 La última inspección mayor fue realizada el 03 JUL 03 y la última inspección periódica de 100 hs se cumplió a las 7667.3 hs y fue realizada en Aerotalleres Chaco, el 27 JUL 04.

1.6.1.4 Posee un Certificado de Aeronavegabilidad del tipo Normal, sin fecha de vencimiento y el Formulario 337 vence el 27 JUL 05.

### 1.6.2 Motor

1.6.2.1 Está equipado con un motor Continental, modelo A65-8F, Serie N° 52704-6-8 de 65 hp de potencia, tenía un TG de 2040.2 hs; Desde la Última Recorrida (DUR): 544.2 hs; y Desde la Última Inspección (DUI): 6.7 hs.

1.6.2.2 La última inspección mayor se realizó en TAR Vicente Stagnetta, a las 1499.0 hs de TG, el 09 DIC 99.

1.6.2.3 La última inspección del tipo anual se realizó en Aerotalleres Chaco, el 27 JUL 04 a las 2033.9 hs de TG.

### 1.6.3 Hélice

La hélice de madera es de paso fijo, de dos palas, marca Pignolo SA; Modelo: M-CK/P-108/D-183; Serie N° 1024; sin antecedentes de TG; DUR: 76.2 hs y DUI: 6.7 hs la que fue realizada el 24 JUN 03 por un taller autorizado.

### 1.6.4 Peso y balanceo al momento del accidente

#### 1.6.4.1 Pesos

Vacío:	355.0 kg
Piloto:	95.0 kg
Combustible (60 Lts X .72):	43.2 kg
Total al Despegue:	493.2 kg
Máximo de Despegue (PMD):	554.0 kg

Diferencia: 60.8 kg en menos con respecto al PMD

Consumo horario: 15.0 l/h

1.6.5 El Centro de Gravedad (CG) estaba dentro de los límites establecidos en el Manual de Vuelo de la aeronave, autorizado por el fabricante.

#### 1.7 Información meteorológica

El informe del Servicio Meteorológico Nacional, con datos obtenidos de los registros horarios de las estaciones meteorológicas de los Aeródromos de Reconquista y Sauce Viejo, interpolados al lugar del accidente, y visto el mapa sinóptico de superficie de 12:00 UTC era: Viento: 140° / 6 kt; visibilidad: 10 km; sin fenómenos significativos; nubosidad 1/8 de CI a 6000 m; temperatura: 23.6° C; temperatura de punto de rocío: 20.1° C; presión atmosférica: 1011.6 hPa; y humedad relativa 81%.

#### 1.8. Ayudas a la navegación

No aplicable.

#### 1.9 Comunicaciones

No aplicable.

#### 1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 La “Colonia San José”, está ubicada 20 km al Norte de la localidad de San Javier, provincia de Santa Fe, en las coordenadas geográficas 30° 23´ 30.8” S y 059° 56´ 50 W, con una elevación sobre el nivel medio del mar de 49 m.

1.10.2 La superficie de la franja de terreno donde se produjo el accidente es de tierra, cubierta de pasto en toda su extensión; con montículos de tierra a los costados, siendo su orientación Norte – Sur, con las siguientes dimensiones: 800 x 20 m, de largo y ancho respectivamente, aproximadamente.

#### 1.11 Registadores de vuelo

No aplicable.

#### 1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave durante la carrera de aterrizaje y con escasa velocidad se desvió hacia la izquierda, producto del frenado que provocó la acumulación de pasto y barro en la rueda del mismo lado, hasta que impactó con un terraplén de tierra que bordeaba el arrozal. No hubo dispersión de restos.

### 1.13 Información médica y patológica

Quien se desempeñaba como piloto, desde el año 1983 no realizó un examen psicofisiológico para obtener la habilitación correspondiente, por el cual no ha sido posible establecer su aptitud. En este aspecto, para el vuelo y debido al tiempo transcurrido se desconoce si padece de alguna patología.

### 1.14 Incendio

No hubo.

### 1.15 Supervivencia

1.15.1 Al verificar los elementos de seguridad en la cabina, se constató que el cinturón de seguridad se encontraba en buen estado de conservación y actuó adecuadamente.

1.15.2 El piloto resultó ileso y abandonó la aeronave por sus propios medios ya que su asiento, se encontraba en su posición normal y asegurado al piso de la cabina.

### 1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 El piloto deliberadamente no denunció el accidente, según su propia declaración, para ocultar lo que había sucedido, a quien era el apoderado del avión y el cuál también desconocía que lo había utilizado.

1.16.2 Además, desarmó y removi6 la aeronave del lugar donde ocurri6 el accidente y la traslad6 hasta un galp6n de una persona por 6l conocida, que es mec6nico de aeronaves en la localidad de Avellaneda, provincia de Santa Fe.

1.16.3 Este 6ltimo consult6 con el piloto si hab6a denunciado el accidente a lo cual recib6 una respuesta afirmativa y por ello habr6a aceptado el dep6sito de la aeronave en un galp6n de su propiedad.

1.16.4 Cuando los investigadores se hicieron presentes en el lugar donde estaba guardada la aeronave, no fue posible disponer de muestras para determinar la aptitud del combustible utilizado durante el vuelo. Tampoco se pudo establecer fehacientemente los posibles da6os en el motor debido a la detenci6n brusca que ocurri6 cuando la h6lice hizo impacto en el terrapl6n de tierra. S6lo se pudieron obtener im6genes del fuselaje y los planos, donde se visualizaban los da6os ocasionados por el accidente.

1.16.5 El conocimiento del accidente surgi6 a partir que, el propietario del galp6n donde se guard6 la aeronave accidentada, recib6 una llamada del Jefe del Aeropuerto Reconquista para consultarlo sobre si sab6a del accidente con el LV-YMF y fue en ese momento que supo que no se hab6a denunciado el accidente.

1.16.6 A su vez el Jefe del Aeropuerto, supo del accidente a trav6s de una llamada an6nima y por ello trat6 de confirmar la informaci6n.

1.16.7 Parte de la información disponible para la investigación fue obtenida a partir de las declaraciones del piloto y se pueden resumir en:

- 1) No tenía autorización del apoderado de la sucesión del propietario para utilizar la aeronave; esta información fue confirmada por el mismo apoderado.
- 2) Utilizó la aeronave para acortar el tiempo en llegar a un lugar, donde debía realizar un trámite.
- 3) No estaba autorizado por el propietario del campo para aterrizar en la franja de terreno utilizada, que tampoco era un Lugar Apto Denunciado.
- 4) Tenía conocimiento que no debía volar por tener vencida la aptitud psicofisiológica.

1.16.8 La información restante fue suministrada por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial y la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad.

#### 1.17 Información orgánica y de dirección

1.17.1 La aeronave se encontraba inscripta a nombre de un titular pero a la fecha se encuentra en trámite de sucesión siendo su Apoderado un estudio jurídico.

1.17.2 El apoderado de la aeronave no había autorizado el uso de la misma al piloto que se accidentó, y desconoció lo sucedido hasta diez (10) días después del accidente.

#### 1.18 Información adicional

No se formula.

#### 1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

No se emplearon nuevas técnicas.

## 2 ANÁLISIS

### 2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 El piloto despegó desde un campo ubicado en proximidades de la localidad de La Carolina al Este de Goya, Corrientes y realizó el vuelo normal hasta que realizó el aterrizaje en lo que consideró un lugar apto.

2.1.2 Durante la carrera de aterrizaje, la rueda izquierda se frenó por la acumulación de pasto y barro; como consecuencia la aeronave giró a la izquierda y terminó por embestir un terraplén que bordeaba el arrozal.

2.1.3 El accidente está relacionado con la falta de adiestramiento del piloto a partir que hace veintidós (22) años que no volaba y carecía de hábitos para afrontar situaciones inesperadas.

2.1.4 Además, existen otros tres elementos relevantes que están directamente relacionados con el accidente:

2.1.4.1 Relacionado con el lugar elegido para aterrizar, el piloto manifestó que era un lugar apto, pero la superficie formaba parte de un arrozal, estaba con pastos largos, barro y muy cerca del lugar había un terraplén que servía para contener el agua del arrozal. En consecuencia el lugar era inadecuado para aterrizar una aeronave.

2.1.4.2 Otro elemento es la prisa con que actuó el piloto, éste reconoció que tomó un avión sin autorización de quien lo tenía a su cargo, para acortar los tiempos en llegar a un lugar donde debía realizar trámites personales.

2.1.4.3 El piloto actuó deliberadamente en ocultar el accidente, removiendo la aeronave desde el lugar y tratar de repararla sin que trascendiera lo ocurrido.

2.1.5 Tomando en cuenta lo expresado, el accidente es producto de una actitud singular, que puede expresarse como falta de adiestramiento y conducta inapropiada para desempeñarse como piloto al mando.

#### Aspectos Técnicos

De lo investigado se desprende que no surgen evidencias de fallas de origen técnico que pudieran haber sido causante del accidente.

### 3 CONCLUSIONES

#### 3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto no estaba habilitado para desempeñarse como piloto al mando.

3.1.2 No había volado ni realizado exámenes psicofisiológicos en los últimos veintidós (22) años.

3.1.3 La aeronave estaba habilitada y mantenida de acuerdo a las normas vigentes y no hubo fallas de orden técnico.

3.1.4 El piloto no tenía autorización para utilizar la aeronave.

3.1.5 El lugar elegido para aterrizar era inadecuado.

3.1.6 El piloto puso en evidencia prisa.

3.1.7 Las condiciones meteorológicas no tuvieron influencia.

3.1.8 El piloto no denunció el accidente y removió los restos de la aeronave.

### 3.2 Causa

En un vuelo de aviación general, durante la carrera de aterrizaje, pérdida de control de la aeronave con posterior impacto contra un terraplén de tierra, debido a una incorrecta elección del lugar para aterrizar.

Factores contribuyentes:

- 1) Demostrar falta de adhesión a las normas vigentes en toda la operación realizada
- 2) Pérdida de las habilidades para desempeñarse como piloto al mando, por tener un inadecuado adiestramiento en vuelo.

## 4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

### 4.1 Al piloto de la aeronave

4.1.1 Las actividades aeronáuticas están regidas por un conjunto de normas y procedimientos, que deben ser seguidas y respetadas por aquellos que se desempeñan, particularmente, como pilotos.

4.1.2 Asimismo, la elección de un lugar adecuado para la operación de aeronaves, es conveniente realizarla directamente sobre el terreno, recorriendo la superficie a utilizar, evaluando las características físicas (capacidad de soporte, estado de la vegetación, obstáculos existentes, etc).

4.1.3 Las circunstancias en las que ocurrió el accidente, pone de manifiesto hechos que merecen ser tenidos en cuenta, debido a la magnitud de las consecuencias que derivaron en un accidente de aviación.

4.1.4 Por lo expresado se recomienda, evitar las conductas incompatibles como las que debe poner de manifiesto un piloto y cumplimentar el marco normativo aeronáutico vigente, para evitar los riesgos potenciales existentes.

## 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. Com. Pedro Zanni 250  
2º Piso Oficina 264 – Sector Amarillo  
(1104) Capital Federal

o a la dirección Email  
[buecrp@faa.mil.ar](mailto:buecrp@faa.mil.ar)

BUENOS AIRES, de junio de 2005.-

Investigador Operativo: SUP.III GERARDO O. BROGLIO  
Investigador Técnico: S.M. JULIO M. ZALAZAR

Director de Investigaciones