



**FUERZA AEREA ARGENTINA**  
COMANDO DE REGIONES AEREAS  
JUNTA DE INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL

"2008 - Año de la Enseñanza de las Ciencias"

BUENOS AIRES, 05 de febrero de 2008.-

DISPOSICION N° 06 /08

VISTO las actuaciones iniciadas con motivo del accidente de aviación de la aeronave marca PIPER modelo PA-12 matrícula LV-RGF, ocurrido en el Aeropuerto San Fernando, provincia de Buenos Aires, el 21 de junio de 2007 a las 14:00 Tiempo Universal Coordinado (UTC), atento a la investigación instruída, su correspondiente Informe Final y

**CONSIDERANDO:**

Que el Informe Final al que se arriba cubre todos los aspectos pertinentes a la investigación, registro y análisis de los hechos, conclusiones y recomendaciones sobre seguridad.

Que es conveniente la publicación y difusión del Informe Final, que resuelve lo actuado en la investigación del hecho ocurrido por estimarse útil para contribuir a evitar la repetición de accidentes similares.

Que el conocimiento de las causas que dan lugar a los accidentes y el adecuado aprovechamiento de las mismas, redundará en beneficio de las actividades aeronáuticas y en particular de la seguridad operacional.

Que el Decreto 934/70 en los artículos 14° y 15° le confieren las facultades para resolver sobre los aspectos técnicos de los accidentes de aviación.

Por ello,

**EL PRESIDENTE DE LA JUNTA DE INVESTIGACIONES  
DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL**

**DISPONE**

- 1°) Aprobar y adjuntar a la presente el Informe Final que resuelve lo actuado, en la investigación técnica realizada con motivo del accidente protagonizado por el Piloto Privado de Avión Lic. N° 59.264 Julián Héctor ALVAREZ, el cual sufrió lesiones de carácter "N-NINGUNA" y la aeronave resultó con daños "S-DE IMPORTANCIA".



**FUERZA AEREA ARGENTINA**  
COMANDO DE REGIONES AEREAS  
JUNTA DE INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL



"2008 - Año de la Enseñanza de las Ciencias"

2º) Remitir copia de esta Disposición y del Informe final para su conocimiento y consideración al:

- Director Nacional de Aeronavegabilidad.
- Director de Habilitaciones Aeronáuticas.
- Presidente de la Comisión de Prevención de Accidentes del CRA.
- Piloto de la aeronave: Sr. Julián Héctor ALVAREZ

3º) Publíquese un resumen del Informe Final, en el Boletín Informativo y en la página Web de la JIAAC, envíese un ejemplar a la Biblioteca Nacional de Aeronáutica y archívese.





CE N° 2.364.430 (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: Aeropuerto San Fernando - provincia de Buenos Aires

FECHA: 21 de junio de 2007

HORA: 14:00 UTC

AERONAVE: AVION

MARCA: PIPER

MODELO: PA-12

MATRÍCULA: LV-RGF

PILOTO: Licencia de Piloto Privado 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 día del accidente el piloto realizaba un vuelo de traslado desde el aeródromo General Rodríguez al Aeropuerto Internacional San Fernando ambos en la provincia de Buenos Aires.

1.1.2 El aterrizaje en la pista 05 fue normal hasta antes de finalizar la carrera de aterrizaje, cuando el avión viró hacia la derecha enfrentando al viento.

1.1.3 Al intentar corregir el desvío, el piloto aplicó frenos en forma asimétrica y la aeronave giró imprevistamente hacia la izquierda, efectuó un derrape y se detuvo con rumbo opuesto sobre la franja lateral.

1.1.4 Durante el giro, el extremo del plano derecho golpeó contra la superficie. Sin detener el motor, el piloto continuó su rodaje hacia la zona de hangares.

1.1.5 El accidente ocurrió de día y con visibilidad reducida por neblina.

## 1.2 Lesiones a personas

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

## 1.3 Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Célula: Deformaciones y arrugas en el extradós del ala derecha.

1.3.2 Daños en general: De importancia.

## 1.4 Otros daños

No hubo.

## 1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto de 58 años de edad, es titular de las licencias de Piloto Privado de Avión, con las habilitaciones para: vuelo VFR controlado; aviones Monomotores Terrestres hasta 5.500 kg.

1.5.2 No registra antecedentes de infracciones aeronáuticas ni accidentes anteriores.

1.5.3 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica se encontraba en vigencia hasta el 30 NOV 07.

1.5.4 Su experiencia de vuelo expresada en horas era:

Total de vuelo:	181.6
En los últimos 90 días:	5.0
En los últimos 30 días:	2.5
El día del accidente:	0.5
En el tipo de avión accidentado:	11.5

## 1.6 Información sobre la aeronave

### 1.6.1 Información general

Es un avión monomotor, fabricado por Piper, modelo PA-12, número de serie 12-3168, de tres plazas de construcción tubular, entelado, ala alta, empenaje y tren convencional fijo con ruedas.

### 1.6.2 Célula

Al momento del accidente tenía 3.547 hs de total general (TG) y 14:00 hs desde la última inspección (DUI); el plan de inspección que se le realizaba era progresivo.

### 1.6.3 Motor

1.6.3.1 Es marca Lycoming, modelo O235-L C1, número de serie L-9527-15, de 115 HP de potencia, inspección periódica; al momento del accidente tenía 652:00 hs de TG, 31:00 hs DUR y 14:00 hs DUI.

1.6.3.2 El combustible utilizado era, aeronafta 100 LL.

### 1.6.4 Hélice

Es marca Mc Cauley, modelo 1C90/LM 7259, número de serie 53536, compuesta de dos palas, construcción metálica de paso fijo, su inspección es periódica, tenía al momento del accidente, 31:00 hs DUR y 14:00 hs DUI.

### 1.6.5 Peso y balanceo al momento del accidente

#### 1.6.5.1 Pesos

Vacío:	473 Kg
Piloto:	80 Kg
Combustible:	50 Kg
Total al momento del accidente:	603 Kg
Máximo de despegue (PMD):	795 Kg
Diferencia:	192 kg en menos respecto al PMD.

1.6.5.2 El Centro de Gravedad (CG) en el momento del accidente se encontraba dentro de los límites especificados en el Manual de Vuelo del Avión.

## 1.7 Información Meteorológica

1.7.1 El informe del Servicio Meteorológico Nacional para el lugar y hora del accidente, con datos extraídos de los registros horarios de la estación meteorológica del aeródromo San Fernando, interpolados a la hora y lugar del accidente y analizado el mapa sinópticos de superficie de las 15:00 hs, era: viento 160/06 kts – visibilidad: 9 km - fenómenos significativos: neblina , nubosidad: 3/8 de CS a 6000 metros – temperatura: 13.2° C, temperatura punto de rocío: 4.7° C, presión: 1019.8 hPa y la humedad relativa: 56 %. En el momento del accidente el viento era variable entre los 160° y 090° y su intensidad constante.

1.7.2 Según lo manifestado por el operador de la FDO TWR, el viento en el momento del accidente era de 100° 08 kts.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

Las comunicaciones entre la torre de control y la aeronave fueron normales. El controlador de torre en varias oportunidades tuvo que impartirle instrucciones para que el piloto realizara la incorporación al circuito de tránsito.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 El accidente ocurrió en la pista del Aeródromo San Fernando, ubicado a 2 Km al SW de la ciudad homónima, en la provincia de Buenos Aires.

1.10.2. La mencionada pista es de asfalto, su orientación es: 05/23 y sus dimensiones son: 1800 m de longitud por 30 m de ancho.

1.10.3 Las coordenadas geográficas del lugar son 34° 27' 18" S - 058° 35' 29" W y la elevación del terreno es de 3 m sobre el nivel medio del mar.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave fue trasladada por sus propios medios hasta la zona de hangares donde se encuentra el taller que debía realizar la reparación.

1.13 Información médica y patológica

No aplicable.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

No aplicable.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Cuando los investigadores llegaron al aeródromo, en el lugar donde quedó estacionada la aeronave, se realizó el control del funcionamiento de todos sus comandos de vuelo y motor, sin presentar novedades.

1.16.2 También se constató la cantidad de combustible existente en los tanques, que era de 35 lts en cada uno.

1.16.3 De acuerdo con lo manifestado por el piloto en una entrevista, éste dijo que era la primera vez que aterrizaba en el Aeropuerto Internacional San Fernando.

#### 1.17 Información orgánica y de dirección

El piloto era el propietario de la aeronave y la usaba para vuelos de aviación general.

#### 1.18 Información adicional

No se incluye.

#### 1.19 Técnicas útiles y eficaces

Se emplearon las técnicas de rutina.

## 2 ANÁLISIS

### 2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 La poca experiencia y el hecho de ser éste el primer aterrizaje en el Aeropuerto San Fernando, pueden haber puesto al piloto en una situación de estrés que provocó un sobre control del avión.

2.1.2 Esta situación se refleja en las correcciones que hizo el operador de torre, que en varias oportunidades debió impartirle directivas para el aterrizaje.

2.1.3 El viento en superficie, si bien no era intenso, su cambio de dirección pudo haber sorprendido al piloto haciendo que la aeronave enfrente al viento. El piloto no utilizó correctamente los comandos de vuelo para contrarrestar esa situación.

### 2.2 Aspectos técnicos

No hay indicios que fallas de origen técnico o de mantenimiento hayan intervenido en el accidente.

## 3 CONCLUSIONES

### 3.1 Hechos definidos

3.1.1 Tanto el piloto como la aeronave estaban debidamente habilitados para la realización del vuelo.

3.1.2 La presencia de viento de costado y la poca experiencia del piloto fueron factores que intervinieron en el accidente.

3.1.3 El piloto aplicó una deficiente técnica en la utilización de los comandos de vuelo en el aterrizaje con viento cruzado.

### 3.2 Causa

Durante un vuelo de aviación general, durante la carrera de aterrizaje, salida de pista y golpe del plano derecho contra el terreno debido a una inadecuada utilización de los comandos de vuelo y los frenos del avión en el aterrizaje.

## 4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

### 4.1 Al piloto de la aeronave

Considerar la conveniencia de incrementar el adiestramiento sobre los procedimientos relacionados con la operación de la aeronave y los que se refieren al tránsito aéreo en aeródromos controlados, a los efectos de contribuir con la seguridad operacional.

## 5 REQUERIMIENTOS ADICIONALES

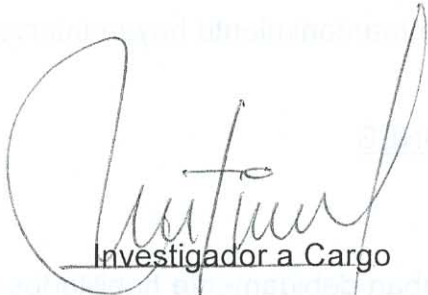
Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas, por la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil, deberán informar a la Comisión de Prevención de Accidentes en un plazo no mayor a sesenta (60) días hábiles, contados a partir que recibieran el Informe 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 -19 JUL 02- publicada en el Boletín Oficial del 23 de Julio 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil  
Av. Pedro Zanni 250  
2° Piso Oficina 264 – Sector Amarillo  
(C1104AXF) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

ó a la dirección E-mail:  
" [buecrpc@faa.mil.ar](mailto:buecrpc@faa.mil.ar) "

BUENOS AIRES, 01 de febrero de 2008.



Investigador a Cargo

LUIS A. MARTINEZ CHAVES  
Investigador Operativo  
JIAAC



Investigador Técnico

PEDRO BERTACCO  
Investigador J.I.A.A.C.



Director de Investigaciones

VCOM (IN AF - 02) CARLOS HORACIO SARDI  
Director de Investigaciones "ACC"  
J.I.A.A.C.

