

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: Zona suburbana de la ciudad de Santiago del Estero-
provincia de Santiago del Estero

FECHA: 27 de marzo de 2010

HORA: 13:30 UTC aprox.

AERONAVE: Avión

MARCA: PIPER

MODELO: PA-31 - NAVAJO

MATRÍCULA: LV-WJD

PILOTO: Licencia de Piloto Comercial 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 24 de marzo de 2010, el piloto preparó la aeronave matrícula LV-WJD para realizar un vuelo de aviación general (travesía), desde el aeropuerto de Salta (SASA), hasta el aeródromo de Esquina (ESN) provincia de Corrientes. Le cargó combustible hasta completar los tanques de combustible de la aeronave. Realizó el vuelo plani-

ficado sin novedad, con tres acompañantes.

1.1.2 El 27 de marzo de 2010, el piloto realizó la planificación del vuelo desde el AD Esquina al aeropuerto de Santiago del Estero (SANE), sin necesidad de realizar una escala técnica.

1.1.3 Después de chequear meteorología, realizó los procedimientos previos al vuelo, despegó aproximadamente del AD de Esquina a las 11:45 h, después de volar aproximadamente 01:30 h y a 60 NM del aeropuerto de Santiago del Estero observó una cantidad de combustible remanente menor a la calculada.

1.1.4 A 30 NM del aeropuerto de Santiago del Estero, el piloto advirtió una indicación de combustible de 0 cero y el otro $\frac{1}{4}$, al no encontrar ninguna pista para aterrizar continuó el vuelo hacia el aeropuerto de Santiago del Estero.

1.1.5 A las 15 NM del aeropuerto comenzó a fallar el motor derecho, a los 2 minutos se detuvo y posteriormente se detuvo el motor izquierdo, el piloto al ver que no alcanzaría el aeropuerto, ejecutó un aterrizaje de emergencia en una avenida en construcción.

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

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Acompañantes	Otros
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	1	3	

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: abolladura en la zona inferior del fuselaje y carenado superior del compartimiento de equipaje delantero (proa de la aeronave). Desprendimiento del tren de aterrizaje principal derecho por rotura en las tomas de sujeción del mismo, dañando parte de la estructura y carenado del sector. Desprendimiento de la rueda de nariz por rotura del eje. Rotura del amortiguador del tren de aterrizaje principal izquierdo y zona de las tomas del mismo. Abolladura y rotura de chapa de recubrimiento del plano izquierdo. Rotura del tanque de combustible izquierdo. Desprendimiento y rotura del capot de motor izquierdo.

1.3.2 Motores: sin daños aparentes.

1.3.3 Hélices: en ambas hélices una de sus palas dobladas hacia atrás aproximadamente al 50% de su raíz.

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 38 años de edad posee la Licencia de PCA (Piloto Comercial de Avión) otorgada el 6 de septiembre de 2009 con habilitaciones para Vuelo Nocturno, Vuelo por Instrumentos, Monomotores y multimotores terrestres hasta 5700 kg. Otras licencias PPA.

1.5.2 De acuerdo con el informe emitido por la Dirección de Licencias al Personal de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) el piloto no registra antecedentes de accidentes e incidentes anteriores ni infracciones aeronáuticas.

1.5.3 Su experiencia de vuelo en horas, de acuerdo a lo registrado en su libro de vuelo era la siguiente:

Total:	310.0
Últimos 90 días:	14.0
Últimos 30 días:	7.0
Últimas 24 Hs.	0.0
El día del accidente:	1.9
En la aeronave accidentada:	12.0

1.5.4 Su certificado de aptitud psicofisiológica, Clase II, se encontraba vigente hasta el 30 de agosto de 2010. Con la limitaciones de que debe usar lentes correctores, Sin observaciones.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

Aeronave bimotor terrestre, marca PIPER modelo PA-31, numero de serie N°31-106, de construcción enteramente metálica y fuselaje convencional de estructura semi monocasco ala baja cantiléver, con tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil y con flaps de ala.

1.6.2 Célula

1.6.2.1 Poseía un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar; Categoría normal, emitido el 20-DIC-94. El Certificado de Matrícula fue expedido el 28 de septiembre de 2006.

1.6.2.2 De acuerdo a lo registrado en libreta Historial (N°1) con fecha marzo 2006, se le efectuó una inspección de 1000 h en TAR 1-B-53 cuando contaba con 9317.0 h de total general (TG).

1.6.2.3 Según el Formulario DNA 337 de fecha 18 de agosto de 2009 se le realizó una inspección de 100 hs para su rehabilitación anual, en el TAR 1-B-53, cuando registraba 9478.2 h de TG y 161.2 h desde la última recorrida (DUR), quedando habilitada hasta agosto de 2010.

1.6.2.4 La Libreta Historial de Aeronave registraba hasta el día del accidente 9490.6 h de TG y 173.6 h DURG.

1.6.3 Motor

1.6.3.1 La aeronave estaba equipada con dos motores marca Lycoming de 310 HP de potencia cada uno. El motor N°1 es Modelo T IO-540-A2B, número de Serie L-1791-61 y el N° 2, modelo T- IO-540-A1B numero de serie L-624-61.

1.6.3.2 El 6 de marzo de 2006 le fue realizada una recorrida general al motor N° 1 en el Aero taller 1-B-33 cuando registraba 3804.5 h del TG quedando habilitado hasta las 5664.5 h del TG o 1800 h DURG o por tiempo hasta marzo de 2018.

1.6.3.3 De acuerdo con el formulario DA 337 de fecha 18 de agosto de 2009 se realizó en ambos motores una inspección de 100 h para su rehabilitación anual, en el Aerotaller 1-B-53 cuando totalizaban:

- 1) Motor N°1: 4031.6 h TG y 166.1 h DURG, quedando habilitado hasta 5664.0 h del TG y 1800.0 h DURG.
- 2) Motor N°2: 3152.6 h TG y 1445.8 h DURG, quedando habilitado hasta 3507.0 h del TG y 1800.0 h DURG.

1.6.3.4 Al momento del accidente tenía asentado en la Libreta Historial del Motor N°1 4001.7 h TG y 135.5 h DURG., y en la libreta historial del Motor N°2 3164.0 h TG y 1458.2 h DURG.

1.6.4 Hélice

1.6.4.1 Ambos motores estaban equipados con hélices marca HARTZELL modelo HC-E3YR-2ATF, números de serie DJ-7 y modelo HC-E3YR-2ATF numero de serie DJ-15, de paso variable metálicas de tres palas.

1.6.4.2 Según último formulario DA 337 del 18 de agosto de 2009 se le efectuó recorrida general en el AeroTaller 1-B-21 con fecha abril de 2004 y fueron instaladas en la aeronave en el año 2006. No registrando el TG de las mismas.

1.6.4.3 De acuerdo al Formulario 337 de fecha 18 de agosto de 2009 se le efectuó a ambas hélices una inspección para su rehabilitación anual, sin antecedentes del TG 166.2 h DURG. Quedando habilitadas hasta las 2000 h o por tiempo año 2012.

1.6.5 Peso y Balanceo al momento del accidente

1.6.5.1 El cálculo de los pesos de la aeronave al momento del accidente fueron los siguientes:

Vacío:	2027.0	kg
Piloto:	99.0	kg
Combustible (106 Gal/400 l x 0,72):	288.0	kg
Acompañantes:	280.0	kg
Varios:	100.0	kg
Total al momento del despegue:	2794.0	kg
Máximo de despegue (PMD):	2954.0	kg

Diferencia: 160.0 kg en menos respecto al PMD.

1.6.5.2 Al momento del despegue y conforme al Manual de Vuelo Sección V Peso y Balanceo, el CG de la aeronave se encontraba dentro de la envolvente de operación y su peso era inferior al Peso Máximo de Despegue (PMD) en menos 160 kg.

1.6.5.3 De acuerdo con el Manual de Vuelo Sección I General Specifications – Performances Fuel consumption 75% power both eng. 35,6 Gal/h, al momento del accidente se estima los siguientes pesos:

Vacío:	2027.0	kg
Piloto:	99.0	kg
Combustible remanente (0 l x 0,72):	0.0	kg
Acompañantes:	280.0	kg
Varios:	100.0	Kg
Peso al momento del accidente	2506.0	kg
PMD:	2954.0	kg
Diferencia:	448.0	kg en menos respecto al PMD.

1.6.5.4 El centro de gravedad al momento del accidente se encontraba dentro de los límites establecidos en la planilla de Peso y Balanceo de fecha 12 de agosto de 1994 enviada por la Dirección de Aeronavegabilidad de la ANAC.

1.7 Información Meteorológica

El informe emitido por el Servicio Meteorológico Nacional, con datos extraídos de los registros horarios de la estación meteorológica Santiago del Estero, interpolados a la hora y lugar del accidente y visto también los mapas sinópticos de superficie de 12:00 y 15:00 UTC, indica: viento 070/05 kt (nudos), visibilidad 10 kilómetros, fenómenos significativos: ninguno, nubosidad 2/8 cúmulos (CU) a 750 m, temperatura 26,6 °C, temperatura punto de rocío 23 °C, presión a nivel medio del mar 1016,9 hPa y humedad relativa 81 %.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

1.9.1 La aeronave mantuvo comunicación con el Servicio de Control de Tránsito Aéreo del aeropuerto de Santiago del Estero en la frecuencia 118,7 Mhz. El enlace radioeléctrico comenzó a las 12:55:32 cuando la aeronave se encontraba a 45 NM finalizando a la 13:15:20 cuando inicia el aterrizaje de emergencia.

1.9.2 Las comunicaciones quedaron grabadas en la cinta magnetofónica y fueron transcritas según la documentación enviada por la ANAC - TWR Control del aeródromo de Santiago del Estero.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 El lugar del accidente se encuentra a 4,2 NM al sudeste del aeropuerto (AP) Santiago del Estero (SANE), de la ciudad homónima. El aterrizaje de emergencia se ejecutó en una avenida en construcción de hormigón, con rotondas, en la zona perimetral a la misma se encuentra tierra blanda con terraplenes. Lateral al mismo, hay un canal de riego con rumbo convergente.

1.10.2 Las coordenadas del lugar son: 27° 50´ 13.1” S y 064° 16´ 51.6” W con una elevación de 182 m sobre el nivel medio del mar.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre la aeronave y el impacto

1.12.1 La aeronave impactó en actitud de aterrizaje con rumbo noroeste contra el terreno sobre una rotonda en construcción, el piloto accionó el comando de vuelo para que la aeronave se eleve a fin de sortear un terraplén, la misma voló aproximadamente 114 metros para impactar nuevamente contra el terreno, posterior a este cambió su trayectoria de desplazamiento hacia el oeste.

1.12.2 Continuó su carrera de aterrizaje durante la cual se desprendieron ambas patas del tren principal de aterrizaje y rueda de nariz, para quedar detenida dentro de un canal con agua con rumbo 300°, después de recorrer unos 150 m desde el primer contacto contra el terreno.

1.13 Información médica y patológica

No se encontraron evidencias medicas / patológicas del piloto que pudiera haber influido en el accidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

1.15.1 El piloto y los pasajeros abandonaron la aeronave por sus propios medios, sin lesiones. La cabina resistió el impactó, los cinturones de seguridad y las fijaciones del asiento, soportaron los esfuerzos a los que fueron sometidos.

1.15.2 Como el accidente se produjo en proximidades del AP SANE, personal del mismo y de la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA) se hicieron presentes en lugar.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el lugar del accidente se comprobó la continuidad de los comandos de vuelo, actuando estos en forma normal.

1.16.2 Se descapotaron ambos motores y se efectuó una inspección visual de los mismos no encontrándose novedad.

1.16.3 Se comprobó la cadena cinemática de los comandos de ambos motores no encontrándose novedad.

1.16.4 Se controló el sistema de venteo de los tanques de combustible no encontrándose novedad.

1.16.5 Como consecuencia de los impactos de la aeronave contra el terreno el tanque de combustible externo del semiplano izquierdo se deformato y rompió.

1.16.6 Al inspeccionarse los tanques de combustible dispuestos en cada semiplano de la aeronave, tanto en los principales como externos se constató la inexistencia de combustible en todos ellos, como tampoco indicios de haberse derramado.

1.16.7 No se pudo obtener muestras de combustible para ser analizadas y poder determinar la calidad del mismo.

1.16.8 Debido al fuerte impacto de la aeronave contra el terreno, se produjo la rotura y desprendimiento parcial de ambas patas del tren principal de aterrizaje, como así también el desprendimiento de la rueda de nariz por rotura de su eje.

1.16.9 Dos de las palas de cada hélice se encontraban doblada hacia atrás en un ángulo de aproximadamente 30°/50°, a la mitad de su longitud y no presentaban torsión sobre su eje longitudinal.

1.16.10 Detalle de la navegación realizada por la aeronave LV-WJD

Día 24/03/2010

Aep. Salta a Ad. Esquina

Dist. 445 NM - Velocidad promedio 160 kt - tiempo empleado 02:25 h

Día 27/03/2010

AD. ESQUINA a AP Santiago del Estero

Dist. 290 NM - Velocidad promedio 150 kt - Tiempo empleado 01:56 h

1.16.11 En el manual de vuelo de la aeronave en Sección I GENERAL SPECIFICATIONS PERFORMANCE

Fuel consumption (75% power) (both engines) (gph)...35.6

Fuel consumption (65% power) (both engines) (gph)...27.8

FUEL AND OIL

Fuel Capacity (US gal) (standard)....192

Usable fuel (US gal) 190

Tabla de combustible cargado, consumido y remanente.

Fecha y Lugar de carga	Cantidad De Combustible cargado l/Gal	Cantidad Total de Combustible en aeronave (según piloto)	Consumo Promedio 75%	Tiempo de vuelo SASA AD. Esquina	Combustible consumido Aproxim. SASA AD. Esquina	Combustible remanente Aprox. AD. Esquina
24/03/10 Aeropuerto SALTA	466 l 123 Gal	722 l 192/gal	35,6 Gal/h	02:25 h	85 gal	106 Gal
27/03/10 AD. Esquina	Cantidad De Combustible cargado l/Gal	Cantidad Total de Fuel en aeronave	Consumo Promedio 75%	Tiempo de vuelo	Combustible consumido Aproxim.	Combustible faltante Aprox.
	0	106 Gal	35,6 Gal/h	01:56 h	65 Gal	41 Gal
						155

1.16.12 Según refiere el piloto los indicadores de combustible daban una indicación diferente a pesar de haber sido recorridos anteriormente.

1.16.13 Preguntado el piloto si realizo la inspección exterior, y si noto alguna anomalía, o perdida de combustible, el mismo refiere "Si, realice inspección exterior y no se noto ninguna anomalía o perdida de combustible, purgado de tanque de combustible para verificación de que no tenga contaminantes".

1.16.14 De la planilla de carga de combustible en el aeropuerto de Salta, se puede comprobar la carga de combustible previa al vuelo, pero no así la cantidad de combustible total que tenia la aeronave para realizar el vuelo Salta/Esquina.

1.16.15 El piloto se declaró en emergencia a las 13:10:17, aproximadamente a 5 NM del Aeropuerto de Santiago del estero, en la frecuencia 118.7 Mhz.

1.16.16 Se solicitó vía fax información al AD de Esquina sobre el movimiento de la Aeronave LV-WJD entre los días 20 de marzo al 27 de marzo de 2010, a lo cual respondió: "que el Aero Club no cuenta con Libro de Operaciones diarias, por lo que nos es imposible brindar información sobre la aeronave LV-WJD".

1.16.17 El piloto durante la entrevista consignó la posibilidad que durante la permanencia de la aeronave en el AD de Esquina, se le hubiera sustraído combustible. El mismo no realizo denuncia alguna.

1.16.18 Asimismo, y de acuerdo con una entrevista realizada por un medio televisivo (NT) al piloto, en la cual refirió a una novedad técnica con el tren de aterrizaje, perdida de aceite en unos de sus motores y el aeropuerto de destino Salta, se realizo una ampliación de entrevista a lo cual el piloto manifestó:

- 1) Que el Aeródromo de destino era Santiago del Estero y el de alternativa Tucumán.
- 2) Que si se vio una línea de aceite en el motor izquierdo, fue otro motivo de preocupación, que apareció 40 minutos antes de Santiago, pero no hubo variaciones en parámetros de motor, eso se debió a que cuando se realizó la medición de aceite con la varilla debió haberse derramado algo.
- 3) Que antes de despegar estaban bajas las compuertas internas del tren de aterri-

zaje, consultó al taller de Salta y le dijeron que era falta de presión hidráulica que active el tren y se subirían (lo cual así fue) después en vuelo pensó que podrían haberse bajado un poco pero no fue así, (la presión hidráulica siempre estuvo bien).

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es propiedad de una empresa privada.

1.18 Información adicional

1.18.1 Las Reglamentaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), en la Parte 91, expresa:

Párrafo 91.151 Requisitos de combustible y lubricantes para vuelos VFR

a) Generalidades: No se iniciará ningún vuelo si, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas y todo retraso que se prevea en el mismo, la aeronave no lleva suficiente combustible y lubricante para completar el vuelo sin peligro.

- 1) El combustible y el lubricante que debe llevar a bordo la aeronave al iniciar un vuelo para lo cual no se ha establecido aeródromo de alternativa, incluyendo los vuelos locales, deben ser suficientes para que, teniendo en cuenta el viento y demás condiciones meteorológicas previstas, pueda volar hasta el aeródromo de aterrizaje propuesto y prolongar el vuelo el 30% más el tiempo calculado para la etapa, esta reserva nunca será inferior a 45 minutos.
- 2) Si se han establecidos aeródromos de alternativa, se deberá llevar combustible y lubricante suficientes para volar hasta el aeródromo de aterrizaje propuesto y desde allí al de alternativa más lejano con 45 minutos más de autonomía a la velocidad de crucero.

b) Se deberá tener en cuenta el combustible y lubricante necesario para el tiempo insumido en todo retraso que se prevea en vuelo,..."

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

Se aplicaron las técnicas de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 De los datos obtenidos sobre la actividad de vuelo del piloto se desprende que el mismo tenía escasa experiencia en la operación en este tipo de aeronave.

2.1.2 Analizada la tabla confeccionada combustible cargado – combustible consumido- tiempo de vuelo, distancia recorrida, potencia de crucero de 75%, tomando como factores la ultima carga de combustible realizada en Salta, más el remanente en los tanques, tiempo de vuelo en los tramos volados, surge una diferencia en menos de aproximadamente 41Gal/155 l, cantidad suficiente para completar el vuelo.

2.1.3 De lo expresado anteriormente se puede aseverar que:

- 1) El piloto no realizó una exhaustiva inspección previa al vuelo, puesto que de haberlo hecho hubiere advertido la disminución del combustible remanente, debido a la magnitud de dicha diferencia.
- 2) A pesar de que el piloto conocía que la indicación mostrada por los instrumentos de cantidad de combustible no era fidedigna, obvió adoptar un método alternativo efectivo para constatar la cantidad real de combustible en los tanques y así poder comparar posibles diferencias, a fin de realizar el vuelo en forma segura.
- 3) Realizó un deficiente gerenciamiento de cabina (control distributivo) al no percatarse a tiempo de la cantidad de combustible remanente, que sería insuficiente para llegar al aeródromo de destino, lo cual le hubiera permitido adoptar otra acción a seguir, por ejemplo: realizar una escala técnica o haber aterrizado en un lugar apto.
- 4) Sin perjuicio de las declaraciones efectuadas luego del accidente a un medio televisivo, las que merecieron una ampliación de la encuesta, nada modifica lo investigado, por lo que resultaría inverosímil la afirmación de haberse planificado adecuadamente el vuelo entre el AD Esquina y Santiago del Estero.
- 5) Del mismo modo surge que no se cumplió con la regulación aeronáutica RAAC 91.151 que especifica la cantidad de combustible mínima que debe tener toda aeronave antes del despegue, para realizar el vuelo en forma segura.

2.1.4 En referencia a la probable extracción de combustible en el AD. Esquina de aproximadamente 41 Gal. (Según tabla), la misma debería haber sido detectado por la magnitud del combustible faltante, acentuando la percepción hecha de una deficiente inspección previa al vuelo y el control distributivo en vuelo.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 De acuerdo con los registros obtenidos y constancias de la documentación de la aeronave, surge que las inspecciones periódicas de mantenimiento se efectuaron según las especificaciones técnicas establecidas por el fabricante y la DA.

2.2.2 De lo observado y analizado se puede aseverar que tanto los tanques de combustible como el sistema de alimentación no tuvo pérdidas del mismo.

2.2.3 El tren de aterrizaje de proa y el tren principal se destruyó por el fuerte impacto de la aeronave contra el terreno.

2.2.4 De las deformaciones que presentaban las palas de las hélices, se puede inferir que los motores se encontraban detenidos.

2.2.5 No se han encontrado elementos de juicio que permitan inferir, como causal o contribuyente al accidente, alguna falla técnica de la aeronave durante el vuelo.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

- 3.1.1 El piloto poseía la licencia y habilitaciones necesarias para efectuar el vuelo.
- 3.1.2 Escasa experiencia del piloto en la operación de este tipo de aeronave.
- 3.1.3 La aeronave tenía los Certificados de Aeronavegabilidad, Propiedad y de Matriculación en vigencia.
- 3.1.4 Al momento del accidente la aeronave se encontraba aeronavegable.
- 3.1.5 El peso y centrado de la aeronave al momento del accidente, estaban dentro de los límites establecidos en la última Planilla de Masa y Balanceo del Manual de Vuelo.
- 3.1.6 La aeronave no presentó fallas de origen técnico que pudieran haber influido en la ocurrencia del accidente.
- 3.1.7 No se encontró combustible en los tanques principales ni auxiliares, ni indicios de combustible en el lugar del accidente.
- 3.1.8 La cantidad de combustible real que tenía la aeronave previa al vuelo, no era suficiente para realizar el mismo en forma segura.
- 3.1.9 El tren de aterrizaje principal derecho y el de nariz se rompieron y se desprendieron como consecuencia del fuerte impacto contra el terreno.
- 3.1.10 La detención de ambos motores se produjo por la falta de suministro de combustible.
- 3.1.11 Las condiciones meteorológicas no tuvieron influencia en el accidente.

3.2 Causa

Durante un vuelo de aviación general en la fase de crucero detención de ambos motores por agotamiento de combustible con posterior aterrizaje de emergencia provocando daños a la aeronave, debido a una incorrecta planificación y ejecución del vuelo.

Factores Contribuyentes

- 1) Inadecuado gestión del combustible.
- 2) Escasa experiencia del piloto en este tipo de aeronave

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 A los propietarios de la aeronave

Considerar la necesidad de instruir de la manera más adecuada, a los pilotos que vuelan su aeronave, sobre la realización de la planificación del vuelo en referencia a la cantidad de combustible, ateniéndose a lo establecido en las RAAC 91.151; implementando un procedimiento efectivo para el control de la cantidad de dicho combustible, a efectos de contribuir con la Seguridad Operacional, salvaguardar los medios propios y de tercero que pudieran ser afectados.

4.2 A la ANAC – Dirección Infraestructura y Servicios

Considerar la conveniencia de hacer la recomendación más adecuada a las diferentes Regionales para que AD no controlados cumplan la regulación existente respecto a la confección y llenado del Libro de Movimiento de Aeronaves en los mismo, de acuerdo con lo especificado en la AIC 09/89.

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 AUTORIDAD AERONÁUTICA en un plazo no 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 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)
Av. Azopardo 1405, esquina Av. Juan de Garay
(C 1107 ADY) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

ó a la dirección Email:
info@anac.gov.ar

BUENOS AIRES, de de 2013.

Investigador Operativo: Sr Oscar Daniel BARAFANI
Inv estigador Técnico: Sr Juan Carlos OSAN

Director de Investigaciones