

Expte. Nº 088/12

ADVERTENCIA

El presente Informe es un documento técnico que refleja la opinión de la JUNTA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL con relación a las circunstancias en que se produjo el suceso, 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 e incidentes.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra índole administrativa o judicial que, en relación con el suceso pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Zona rural de Verónica, provincia de Buenos Aires

FECHA: 19 de mayo de 2012

HORA: 21:40 UTC (aprox.)

AERONAVE: Avión

MARCA: Cessna

MODELO: 182-C

MATRÍCULA: LV-GTF

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

El 19 de mayo de 2012, aproximadamente a las 19:30 h, el piloto despegó

desde un campo privado en la localidad de Juan B. Alberdi, con la aeronave matrícula LV-GTF, para realizar un vuelo de aviación general bajo reglas visuales (VFR) hasta el aeródromo de la localidad de Verónica (VNA), ambas ubicaciones de la provincia de Buenos Aires.

Cuando llegó al lugar de destino ya era de noche, y las condiciones de visibilidad habían empeorado por niebla y llovizna.

Según refieren testigos del suceso, el piloto habría realizado tres intentos de aterrizaje en el AD VNA y luego del último intento de aterrizaje, la aeronave realizó un ascenso brusco para luego descender hasta impactar contra el terreno.

El accidente se produjo de noche y con malas condiciones de visibilidad.

1.1 Lesiones a personas

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

1.3 Daños en la aeronave

Destruída por impacto con el terreno y posterior incendio.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

El piloto, de 33 años de edad, era titular de la licencia de piloto privado de avión, otorgada el 20 de agosto de 2010 con habilitaciones para monomotores terrestres hasta 5700 kg.

La Dirección de Licencias al Personal de la ANAC informó, a través del Departamento Registro, que el piloto no registraba antecedentes de accidentes e infracciones aeronáuticas anteriores, y no tenía copia del último foliado en el legajo aeronáutico.

No se pudo determinar su experiencia en vuelo dado que la documentación personal se destruyó en el accidente.

El Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE), informó que el piloto realizó el último examen psicofisiológico el 31 de enero de 2012 en el Gabinete Psicofisiológico Buenos Aires, con clasificación Apto y con vencimiento el 28 de febrero de 2013.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

Avión marca Cessna, modelo 182 C, con número de serie 182-52804, de 4 plazas, de construcción enteramente metálica, ala alta, tren de aterrizaje triciclo fijo, con frenos en sus dos ruedas principales accionados hidráulicamente.

1.6.2 Célula

Su certificado de matrícula fue registrado a nombre de un privado, no pudiendo establecerse la fecha de expedición por encontrarse parcialmente quemado, aunque según registros de la ANAC, la fecha de expedición fue el 19 de mayo de 2010.

Su certificado de aeronavegabilidad fue emitido por la ex DNA el 10 de agosto de 2004, sin fecha de vencimiento, de clasificación Estándar, categoría Normal.

El último Formulario 337 fue emitido por un TAR habilitado el 06 de diciembre de 2010, con vencimiento en noviembre de 2011, registrándose en la libreta historial como última inspección realizada.

La aeronave, al momento del accidente, no se encontraba aeronavegable por no cumplir con la inspección de rehabilitación anual correspondiente.

Los registros de mantenimiento indicaban que se encontraba equipada de conformidad con las reglamentaciones y procedimientos vigentes aprobados.

Era de inspección periódica, con un total general (TG) de 6412.1 h, 1138.9 h desde última recorrida general (DURG) y 1.0 h desde última inspección (DUI), según la última anotación con que cuenta la libreta historial de aeronave, con fecha 29 de diciembre de 2010.

1.6.3 Motor

Marca Continental, de seis cilindros opuestos, modelo O-470-R, con número de serie 200033-8-R, de 230 hp de potencia, de inspección periódica, con un TG de 2772.8 h, un DURG de 769.5 h y un DUI de 1.0 h.

La última anotación con que cuenta la libreta historial de motor fue realizada con fecha 29 de diciembre de 2010. Se encontraba bajo control según Circular de Asesoramiento CA-43 50, que consta efectuada en el formulario 337 de fecha 06 de diciembre de 2010.

Referido al combustible, no se pudo analizar ni la cantidad remanente ni el tipo de combustible, debido al incendio que hubo luego del impacto; tampoco hay registro de las cargas realizadas. Con un consumo horario de aproximadamente 50 l/h, habría tenido una autonomía de aproximadamente 5 h.

1.6.4 Hélice

Marca McCauley, modelo 2A34C66P, con número de serie 961041, compuesta de dos palas de construcción metálica y de paso variable.

En la libreta historial no se encontró asentada la recorrida general de fecha 11 de abril de 2002, pero si estaba registrada en la libreta del fabricante por el TAR actuante que realizó la misma.

1.6.5 Peso y balanceo de la aeronave

El peso vacío de la aeronave era de 751 kg y los pesos máximos de despegue y aterrizaje eran de 1202 kg.

Durante la investigación, se realizaron los siguientes cálculos de los pesos de la aeronave al momento del despegue, con datos estimados de carga completa de combustible:

Vacío:	751,00 kg
Piloto:	75,00 kg
Combustible (246 l x 0,72):	177,00 kg (estimado)
Total al momento del accidente:	1003,00 kg
Máximo de despegue (PMD):	1202,00 kg
Diferencia:	199,00 kg en menos respecto al PMD.

Al momento del accidente, la aeronave habría estado con su centro de gravedad (CG) dentro de la envolvente operacional conforme con lo establecido en la última planilla de peso y balanceo de fecha 25 de octubre de 1995, remitida por la Dirección de Aeronavegabilidad (DA) de la ANAC.

1.6.6 Sistemas

No se detectaron indicios de fallas en sistemas o subsistemas que hubieran contribuido a la ocurrencia del accidente.

1.7 Información Meteorológica

1.7.1 El informe emitido por el Servicio Meteorológico Nacional (SMN), con datos inferidos de los registros horarios de la estación meteorológica Punta Indio, interpolados a la hora y lugar del accidente, y visto también el mapa sinóptico de superficie de 21:00 UTC, indicaba: viento 320°/04 kt, visibilidad 2 km, fenómenos significativos niebla en la hora precedente - neblina, nubosidad 8/8 ST 300 m, temperatura 16,1° C, temperatura punto de rocío 15,4° C, presión a nivel medio del mar 1015,0 hPa y humedad relativa 96 %.

1.7.2 Información AEROMET Punta Indio

20:00 UTC 050/06 kt 1000 m neblina 8/8 ST 200 m 16.5/15.6 Q 1014.6-

21:00 UTC 340/05 kt 1000 m niebla 3/8 ST 200 m 5/8 ST 500 m 16.4/15.6 Q 1015.0-

22:00 UTC 320/03 kt 4000 m niebla en la hora precedente 3/8 ST 300 m 5/8 ST 500 m 16.0/15.3 Q 1015.0-

23:00 UTC 050/04 kt menor a 50 m niebla despejado 15.0/14.5 Q 1015.0.

1.7.3 De acuerdo con la tabla de salida y puesta de sol del Servicio de Hidrografía Naval, la puesta de sol para el día del suceso fue a las 17:54 local (20:54 UTC) y el crepúsculo vespertino finalizaba a las 18:21 local (21:21 UTC).

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

La aeronave contaba con un equipo de comunicaciones VHF, pero no estableció ninguna comunicación con el operador de los servicios de tránsito aéreo del AD Punta Indio (PDI).

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 El lugar del accidente es un campo llano que se encuentra ubicado contiguo al AD Verónica (VNA), 3 km al oeste de la localidad homónima, provincia de Buenos Aires.

1.10.2 El impacto se produjo a la izquierda de la proyección del eje de la pista 20 del aeródromo en el cual el piloto intentaba aterrizar, a una distancia de 1627 m de la intersección de la pista con la calle de rodaje del aeródromo.

1.10.3 Las coordenadas geográficas del lugar del accidente son S 35° 24' 28" y W 057° 22' 56", con una elevación de 15 m sobre el nivel medio del mar.

1.11 Registadores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre la aeronave y el impacto

1.12.1 Luego de que el piloto realizara tres intentos de aterrizaje, la aeronave impactó contra el terreno con una inclinación a la derecha de 30° y 50° de nariz abajo aproximadamente.

1.12.2 El semiplano derecho dejó una marca en el terreno. Lo mismo ocurrió con la pata de tren principal derecha y el tren de nariz, que se desprendieron y quedaron uno al lado del otro, a unos 70 cm hacia atrás de la aeronave, como se pudo apreciar por la marca de sus ruedas cuando impactaron en el terreno.

1.12.3 Los semiplanos derecho e izquierdo se deformaron, se rompieron y se desprendieron, quemándose en la zona donde se ubican los tanques de combustibles.

1.12.4 El tren de aterrizaje derecho quedó sujeto a la parte de la estructura de la cabina y parte de la cola, que se quemó casi en su totalidad.

1.12.5 Los estabilizadores horizontales, sus timones de profundidad y el estabilizador vertical, al igual que el timón de dirección, se encontraban quemados y con deformaciones, todos estos restos junto al costado del semiplano derecho.

1.12.6 El motor se encontró enterrado con una inclinación de aproximadamente unos 30°, desprendido de sus bancadas, con la magneto izquierda salida de su lugar, el alternador desprendido y el block en la zona del cilindro delantero derecho roto.

1.12.7 Los múltiples de admisión y escape estaban rotos, como así también las cañerías de combustible.

1.12.8 Parte del tablero estaba enterrado por el impacto y quemado. Se encontraron los comandos de motor con la posición del acelerador correspondiente a potencia aplicada. El comando de mezcla abierto y con la llave de energía conectada.

1.12.9 En el costado izquierdo, a unos 3 m, y unos 2 m hacia atrás del semiplano, se encontró parte de una ventanilla. A 6 m del mismo semiplano se halló parte del tapizado de la cabina, y aproximadamente a 8,30 m hacia adelante de la puntera del plano izquierdo, y en su misma dirección, la puerta de la aeronave. A unos 9 m aproximadamente adelante de los restos se hallaron partes de los plásticos transparentes (plexiglás).

1.13 Información médica y patológica

No se encontraron indicios de causas médico/patológicos que pudieran haber influido en el desempeño del piloto en el accidente.

1.14 Incendio

Después del impacto de la aeronave contra el terreno se esparció el combustible, y por causas que no pudieron ser fehacientemente comprobadas, se inflamó, incendiándose los restos de la aeronave. Probablemente, el inicio del fuego estuvo asociado a un corto circuito eléctrico o al contacto con zonas calientes del motor.

1.15 Supervivencia

La cabina se deformó por el impacto, y las fijaciones del asiento no soportaron los esfuerzos a los que fueron sometidos. El piloto falleció debido al impacto de la aeronave contra el terreno.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el lugar del accidente se verificaron los daños que se produjeron en la aeronave por el impacto con el terreno y posterior incendio. Su célula se encontró destruida. El motor enterrado y desprendido de sus bancadas con una inclinación hacia su derecha de unos 30° aproximadamente. La hélice estaba enterrada junto con el motor, con sus palas dobladas por el impacto.

1.16.2 El cono de hélice tenía deformaciones (arrugas de tipo tirabuzón), indicio de que estaba girando con potencia al momento del impacto.

1.16.3 Se verificaron los cables de comando y mecanismos de las diferentes superficies sin novedad. No se pudo verificar la posición de los flaps por el estado en que se encontraba la aeronave.

1.16.4 Se comprobó la posición de los comandos de motor, el acelerador se encontraba con potencia aplicada, el comando de mezcla en posición abierta y la llave de contacto, en contacto.

1.16.5 Con respecto al combustible, no se pudo verificar de que tipo era ni la cantidad remante, por haberse consumido en su totalidad en el incendio.

1.16.6 Se encontró entre los restos de la aeronave el certificado de propiedad parcialmente quemado, a nombre del anterior dueño, y no se podía leer su fecha de emisión, la que luego se constató con el certificado que se encontraba en la DA (19 de mayo de 2010.)

1.16.7 Así también, se halló un boleto de compra-venta de la aeronave, parcialmente quemado, de fecha "*...del mes de mayo de 2011...*", en el cual el número de serie del motor no era coincidente con la placa de identificación. En el boleto figuraba S/N 300033-8-R y el instalado en la aeronave tenía el S/N 200033-8-R. De lo investigado se desprende que la diferencia se debió a un error involuntario en la transcripción ya que en la Libreta Historial de Motor el número era coincidente con lo especificado en la placa.

1.16.8 La misma novedad se encontró en los formularios 337 anteriores, de fechas 2 de noviembre de 2009 con habilitación hasta noviembre de 2010. El de fecha 17 de octubre de 2008 estaba equivocado el año de emisión, figurando 17 de octubre de 2007, con habilitación hasta octubre de 2009, y el del 24 octubre de 2007 con fecha de habilitación hasta octubre de 2008. En el último formulario 337, de fecha 6 de diciembre de 2010, figuraba asentado el número de serie correcto, habilitando la aeronave hasta noviembre de 2011, por lo que se habría encontrado vencida al momento del accidente.

1.16.9 El resto de la documentación fue entregada a la JIAAC con posterioridad, por un familiar.

1.16.10 En las Libreta Historial de Aeronave y de Motor se encontró como última anotación de registro de horas la del 19 de diciembre de 2010, y en la Libreta Historial de Hélice se constató que la última recorrida general no estaba registrada, aunque sí constaba en la libreta historial del fabricante, asentada por el TAR que efectuó la última recorrida general de la hélice.

1.16.11 Dos testigos que se encontraban en el AD VNA manifestaron que la aeronave hizo tres pasadas a baja altura sobre el AD. La última pasada habría sido muy baja, dando la impresión de que iba a aterrizar. Sin embargo, volvió a ascender, hizo un giro hacia la izquierda hasta la cabecera de la pista, y posteriormente habría

realizado un ascenso brusco y después un descenso pronunciado, hasta impactar con el suelo.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era de propiedad privada y utilizada para realizar vuelos de aviación general.

1.18 Información adicional

1.18.1 Las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), Parte 91 establece:

Párrafo 91.103, Información sobre vuelos

(a), “Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave deberá familiarizarse con toda la información disponible que corresponda al vuelo proyectado. Dicha información puede obtenerse concurriendo a las oficinas ARO-AIS de los aeródromos. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo y para todos los vuelos IFR, incluirán entre otras cosas: el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad que se disponga; información sobre obstáculos naturales y no naturales; el trazado sobre la cartografía pertinente de la ruta proyectada de vuelo; la atención de la información NOTAM que afecta a su vuelo;...”

“...Párrafo 91.156 Mínimas meteorológicas para aeródromos...

...(a) Aeródromos no controlados

(1) Dentro de zona de control: excepto que la Autoridad Aeronáutica competente haya establecido mínimas más restrictivas para un aeródromo determinado, las mínimas meteorológicas para vuelo visual (mínimas VMC) en la zona de tránsito de los aeródromos que se encuentran dentro de una zona de control, son:

(i) Visibilidad: 5 Km.

(ii) Techo de nubes: 1000 pies.

(2) Fuera de zona de control: excepto que la Autoridad Aeronáutica competente haya establecido mínimas más restrictivas para un aeródromo determinado, las mínimas meteorológicas VFR en la zona de tránsito de los aeródromos que se encuentran fuera de una zona de control, son:

(i) Visibilidad: 2500 metros

(ii) Techo de nubes: 1000 pies.

(iii) Libre de nubes por debajo de 1000 pies...”

1.18.2 De acuerdo con lo especificado en el MADHEL en las “NORMAS GENERALES PARA OPERACIONES EN AERÓDROMOS NO UBICADOS DEBAJO DE ÁREAS DE CONTROL TERMINAL”:

“ Las operaciones se realizarán de conformidad con las Reglas Generales aplicables al Tránsito de Aeródromo y las Reglas de Vuelo Visual (VFR) aplicables al Tránsito VFR en aeródromos no controlados, ambas establecidas en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) Parte 91”.

Son de aplicación también las “Normas Generales de Operación de aeronaves...”

1.18.3 En la información específica del aeródromo se establece que “...las operaciones se ajustaran a las instrucciones de Punta Indio...”

1.18.4 En virtud de que una testigo del accidente, allegada al piloto, manifestó haberse comunicado con el mismo vía teléfono celular tres veces durante el vuelo que terminó en accidente, se solicitó a la fiscalía interviniente que por su intermedio se remitiera a esta JIAAC información sobre las comunicaciones que se hubieren realizado por dicho medio a fin de ser incorporada al expediente de investigación técnica para su análisis.

1.18.5 De la información brindada por la compañía proveedora del servicio de telefonía celular, se corroboró que durante el vuelo el piloto había establecido comunicación 29 veces.

1.18.6 En la entrevista realizada a una persona allegada al piloto, la cual fue testigo del accidente, esta manifestó que se comunicó vía celular con el piloto en tres oportunidades desde el despegue hasta el momento del accidente. En la segunda comunicación, éste le comentó “que a la altura de Cañuelas había tenido que descender a una altura menor porque se había cerrado un poco”.

1.18.7 De acuerdo con las constataciones realizadas, el piloto era la primera vez que intentaba operar en el aeródromo VNA, y con antelación habría concurrido a éste con el objeto de tomar las coordenadas de la pista con un equipo GPS.

1.18.8 Se pudo constatar que el piloto concurría a la localidad con el objeto de participar en un evento familiar de importancia.

1.18.9 El piloto competía en carreras de automovilismo.

1.18.10 Definición de Aptitud Operacional: Se trata de los conocimientos técnico-aeronáuticos, entrenamiento, adiestramiento y capacitación necesarios para realizar la operación aérea con seguridad y eficiencia.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

Se aplicaron las técnicas de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 El piloto despegó a las 19:30 h, aproximadamente, de un campo en la zona rural de la localidad de Juan Bautista Alberdi, provincia de Buenos Aires, con destino al AD VNA. El suceso ocurrió alrededor de las 22:00 h UTC, por lo que se puede deducir que la aeronave habría volado 2:20 h aproximadamente, consumiendo unos 130 l de combustible.

2.1.2 De haber ubicado el AD en condiciones nocturnas y meteorológicas

reinantes con baja visibilidad, con su escasa experiencia y adiestramiento, e intentar realizar el aterrizaje, es probable que su vuelo de navegación lo haya hecho apoyado en la información suministrada por un equipo GPS.

2.1.3 De esto puede deducirse que el piloto habría sobreevaluado las capacidades del equipo GPS, lo que contribuyó a que prosiguiera el vuelo a pesar de que las condiciones de visibilidad (vuelo nocturno) no eran las adecuadas para el tipo de vuelo que estaba realizando.

2.1.4 Es probable que la reunión familiar prevista haya incidido en la continuidad de operar bajo un contexto operacional inseguro.

2.1.5 De acuerdo con las entrevistas realizadas a testigos y las constancias recogidas, el arribo de la aeronave al AD VNA se produjo en horario nocturno.

2.1.6 De dichas declaraciones se pudo establecer que en el momento del accidente se encontraba un vehículo alumbrando la pista, como lo había pedido el piloto telefónicamente, dado que se había hecho de noche.

2.1.7 Se pudo establecer que la aeronave sobrevoló el AD pasando sobre la pista, y luego de dos intentos de aterrizaje, en su tercera pasada que fue a muy baja altura, habría realizado un giro por izquierda seguido por un ascenso pronunciado y un marcado descenso para luego impactar con el terreno, incendiándose.

2.1.8 Es probable que el piloto, al intentar el aterrizaje y al no tener referencias visuales de la pista (iluminación), haya tenido una percepción errónea de la altura, y al ser sorprendido por la cercanía de la superficie de la misma, haya accionado los comandos de la aeronave, lo que la condujo a una actitud de nariz arriba pronunciada que la llevó a la pérdida de sustentación y el posterior impacto.

2.1.9 El piloto, al planificar el vuelo, no tuvo en cuenta que dado la hora de su despegue y el tiempo de navegación al AD de destino, arribaría en horario nocturno y con escasa visibilidad, producto de las condiciones meteorológicas imperantes habituales en la zona (niebla/neblina y/o llovizna), lo que infiere una inadecuada planificación del vuelo.

2.2 Aspectos Técnicos

2.2.1 De lo investigado surge que la aeronave tenía vencido el último Formulario 337, ya que la última inspección para su rehabilitación anual fue realizada fue el 6 de diciembre de 2010 con vencimiento en noviembre de 2011.

2.2.2 Las libretas historiales se encontraban actualizadas al día 19 de diciembre de 2010, por lo que no se pudo obtener los datos del TG de la aeronave al momento del accidente.

2.2.3 No se pudo determinar la posición de los flaps por el estado de destrucción de la aeronave.

2.2.4 No se ha detectado ninguna relación de causa y efecto de carácter técnico con la ocurrencia del suceso.

2.3 Aspectos de factores humanos

2.3.1 Por lo investigado en este suceso, el piloto sufrió una presión operacional autoimpuesta en razón del compromiso familiar al que deseaba llegar. Debido a ello, sobrepasó sus propios límites en cuanto a dicha aptitud. El contexto operacional fue derivando a un escenario en el cual el piloto no podía operar con seguridad.

2.3.2 También, seguramente comenzó a sufrir estrés creciente lo que pudo haber reducido aún más su aptitud operacional. Esto puede explicar que realizara una maniobra que llevó a la aeronave a una actitud de pérdida de sustentación.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 No obstante que la aeronave tenía vencida la inspección de rehabilitación anual al momento del accidente, no se detectó ningún indicio de fallas de carácter técnico que influyeran en la ocurrencia del suceso.

3.1.2 El piloto inició un vuelo en condiciones meteorológicas visuales (VMC), arribando al AD de destino en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC) y horario nocturno.

3.1.3 La meteorología influyó en el accidente, por la baja visibilidad en el lugar de aterrizaje como consecuencia de la neblina y estratos bajos.

3.1.4 El piloto no se encontraba habilitado para realizar un vuelo en condiciones meteorológicas instrumentales.

3.1.5 El piloto no estaba apto operacionalmente para el vuelo que realizó.

3.2 Causa

En un vuelo de aviación general, durante la fase de aterrizaje, impacto contra el terreno con posterior incendio, debido a la combinación de siguientes factores:

- Contexto macro operacional inseguro, degradado por las condiciones de visibilidad, horario nocturno y pista sin sistema de iluminación.
- La experiencia y adiestramiento del piloto no era el adecuado para el tipo de vuelo que realizó, no estando habilitado para operar en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC), ni vuelo nocturno.
- Planificación del vuelo inadecuada, al no considerar el horario nocturno de arribo y las condiciones meteorológicas marginales para vuelo visual.

- Probable presión operacional auto impuesta por el compromiso familiar al que deseaba llegar y el contexto macro operacional en el que se desarrolló la última fase del vuelo.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 A la Dirección Nacional de Seguridad Operacional de la ANAC

4.1.1 Se recomienda realizar una campaña de difusión a la comunidad de pilotos privados de avión y pilotos comerciales, a los fines de concientizar de las atribuciones y limitaciones que tiene el tipo de licencia que poseen, explicitados en las RAAC 61.

4.1.2 Como así también a los pilotos privados de avión, la obligatoriedad de mantener el estado de aeronavegabilidad de la aeronave, cumplimentado las inspecciones de rehabilitación anual y la actualización de los registros de las horas voladas en los respectivos historiales.

5 REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas por la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, deberán informar a la AUTORIDAD AERONAUTICA en un plazo no mayor a sesenta (60) días hábiles, contados a partir que recibieran el Informe Final y la Resolución 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:

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,

Investigador Operativo: Sr. Alejandro DURAN Y MORITAN
Investigador Técnico: Sr. Jorge GAMBÁ