

# INFORME FINAL

## INVESTIGACION DE ACCIDENTES

### DE AVIACIÓN

#### INFORMACIÓN REGISTRAL

ID PREVAC.COM	<b>19700204</b>		
FUENTE	JIAAC	ID. ORIG.	Informe JIAAC N° 2964
FECHA Y HORA	4 de febrero de 1970 – 20:55 Hora local argentina		
LUGAR	Loma Alta – 35 Km S de Resistencia – Chaco.		
AERONAVE	AVRO 748		
MATRICULA	LV-HGW	DESIG. N° VUELO	AR707
PROPIETARIO	Aerolíneas Argentinas		
TIPO OPERACIÓN	Transporte Aéreo Regular de Pasajeros		
OPERADOR	Aerolíneas Argentinas		

PrevAc.Com.Ar Argentina	INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACION PRODUCIDO POR LA JIACC (Arg)	ID# 19700204
		Pag2/5

Informe JIAAC N° 2964

**PARTE I - INFORMACION GENERAL**

**Clasificación:**

Fatal

Víctimas	Muertos	Heridos	Ilesos	Desconocido	Total
Tripulación	4	0	0	0	4
Pasajeros	35	0	0	0	35
<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>39</b>

**Fecha:**

4 de febrero de 1970 a las 20:55 [hora argentina]

**Lugar:**

Paraje "Loma Alta" a 35 Km. al Sud de Resistencia - Provincia de Chaco – AR

**Aeronave:**

**Marca y Modelo:** AVRO 748

**Matrícula:** LV – HGW

**Certificado de Aeronavegabilidad:** Valido hasta el 2 de julio de 1970

**Horas de Vuelo:** 19.049 Hs.

De la discriminación efectuada de pesos y cargas, resulta que la aeronave inició el vuelo dentro de sus límites operativos.

El combustible utilizado era kerosene.

La aeronave resultó totalmente destruida por la acción del violento impacto contra los árboles, el terreno y la explosión e incendio posteriores.

**Propietario:**

Aerolíneas Argentinas

**Tipo de Vuelo:**

Transporte aéreo regular de pasajeros.

**PARTE II – INVESTIGACION**

**Registrador de Datos de Vuelo y Registrador de Voces de Cabina**

La aeronave no disponía de registradores de datos de vuelo ni voces de cabina. (¹)

**Información Meteorológica:**

Las condiciones meteorológicas en la zona del accidente eran las siguientes: Nublado con 3 a 5/8 de Cb con base a 800 a 1000 metros; 5 a 7/8 de Ac, As a 3000 metros, visibilidad 10 Km; tormentas eléctricas y chaparrones reducen el techo a 300 metros y la visibilidad entre 4 y 6 Km. Turbulencia estimada sobre la zona, fuerte.

Fecha	Fuente	Transcripción
4/02/1970	JIAAC	PrevAc.Com.Ar

PrevAc.Com.Ar Argentina	INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACION PRODUCIDO POR LA JIACC (Arg)	ID# 19700204
		Pag3/5

### Información Mecánica:

Teniendo en cuenta la forma como ocurrió el accidente, se descartó la posibilidad que el material o su mantenimiento pudieran haber tenido influencia en el mismo, lo cual quedó debidamente comprobado con motivo de las inspecciones y ensayos realizados.

La aeronave hizo violento impacto primeramente contra una arboleda e inmediatamente contra el terreno, en una zona inhóspita, situada a 41 Km. al S del aeropuerto "Camba Punta" de Corrientes, cuyas características principales son: terreno bajo que se inunda con las crecientes del río Paraná, con grandes palmeras, espartillos y maleza variada.

Los restos quedaron diseminados en una extensión de 250 m. y se incendiaron en forma prácticamente total.

### Tripulación de Vuelo:

Comandante: 27 años de edad, titular de la licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea. Tenía una experiencia de 3651 horas de vuelo total, de las cuales 2241 en Avro 748.

Copiloto: 23 años de edad, poseía la licencia de Piloto Comercial de Primera Clase, con una experiencia total de 1078 horas, de las cuales 170 en el tipo de aeronave accidentada.

### Reseña del Vuelo:

La aeronave realizaba el vuelo AR 707 de transporte de pasajeros iniciado en Asunción Paraguay con destino al Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires, con escalas en Formosa, Corrientes y Rosario.

Encontrándose la aeronave en el aeropuerto de Corrientes, se demoró la continuación del vuelo debido a una línea de Cb que se observaba en el horizonte al Sud de dicha estación aérea. Ello motivó que el piloto al mando y el copiloto efectuaran un estudio de las condiciones meteorológicas a través de los respectivos partes y de las informaciones proporcionadas por otros dos comandantes de la misma empresa, al mando de aeronaves que se encontraban aterrizadas en el aeropuerto de Resistencia y que momentos antes habían sobrevolado la zona quienes indicaron con suficiente precisión una línea de inestabilidad de intensa actividad con cumulonimbus y cumulus potentis y congestus, ubicada entre los radiales 180 y 220 de Corrientes, sugiriéndole el alejamiento por el radial 240 hasta superar la zona frontal y luego retomar la ruta normal.

A las 20:46 horas el avión despegó sin novedad, manteniendo el enlace radioeléctrico por VHF con la torre de control de Corrientes, hasta su salida del ATZ, donde dejó la frecuencia para comunicarse con el control de la TMA de Resistencia. El operador de dicho control, en vista de la presencia activa de Cb al sur de la Terminal y atento que el AR 707 contaba con radar, le solicitó al comandante que determinara el radial del VOR de Corrientes que utilizaría para el ascenso, informando aquél que lo haría por el radial 205 en alejamiento, estimando no tener inconvenientes en mantenerlo hasta el límite de la terminal, perdiéndose todo contacto con el avión a las 20:55 horas. A partir de las 21:00, el Centro Coordinador SAR de Resistencia tomó conocimiento de la situación del AR707 y a las 21:22 se declaró a la aeronave en ALERFA<sup>(3)</sup>, y a las 22:10 fue declarada en DETRESFA<sup>(3)</sup>, no volviéndose a tener más noticias de la aeronave y solicitándose la colaboración de distintos centros de control de la zona y policías de Chaco, Santa Fe y Corrientes para su localización.

Las tareas de búsqueda realizadas esa misma noche no dieron resultado alguno, pero a las 9:30 horas del día siguiente 5 de febrero de 1970 se informó que el avión había

Fecha	Fuente	Transcripción
4/02/1970	JIAAC	PrevAc.Com.Ar

PrevAc.Com.Ar Argentina	INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACION PRODUCIDO POR LA JIACC (Arg)	ID# 19700204
		Pag4/5

sido localizado 35 Km. al sur de Resistencia, totalmente destruido e incendiado, sin sobrevivientes.

El accidente se produjo sobre el radial de alejamiento 205 del VOR de Corrientes, y se dedujo de la investigación realizada que, por la forma, dispersión de restos y marcas dejadas sobre el terreno, que la aeronave llegó al suelo con gran velocidad, en un ángulo de 45 a 50° y con una inclinación lateral de 90° en dirección contraria a la que llevaba, cortando varias palmeras en su trayectoria descendente y haciendo violento impacto contra el terreno, desintegrándose totalmente y quedando diseminados los restos informes en forma de abanico hasta una distancia de 250 m. De la violencia del choque contra el suelo, da una idea clara la profundidad del pozo provocado por el avión, que alcanzó a unos 2 metros por 2,5 metros de ancho y unos 12 metros de largo. Hacia el final del zanjón se hallaban los restos de las partes principales de alas y fuselaje. El incendio de los restos fue prácticamente total, incluyendo también la quemazón de palmeras situadas a su alrededor.

### PARTE III – CONCLUSIONES

#### Conclusión:

De la investigación realizada se desprende con toda claridad el erróneo proceder del comandante, quien no obstante estar en perfecto conocimiento de las condiciones meteorológicas imperantes de la zona y especialmente del frente de Cb que tenían al frente, cuya principal actividad estaba entre los radiales 180 y 220, decidió el despegue por el radial 205. Llama la atención que pese a los informes y el asesoramiento prestado por otros comandantes de aeronaves que momentos antes habían sobrevolado la zona y podido observar las características del frente, con turbulencia severa y actividad eléctrica intensa, el causante haya efectuado el alejamiento posterior al despegue utilizando justamente el radial de la parte más crítica de la formación nubosa, desechando la posibilidad de alejarse por el radial 240 sin problemas.

Al enfrentar con ese rumbo la zona pre-frontal con turbulencia severa, es evidente que el comandante perdió el control de la aeronave y en esas circunstancias, al tratar de recuperarla, entró en un viraje escarpado de 180 grados en la forma ya descrita.

La elección del comandante del rumbo de alejamiento fue desacertada, pues su error de juicio lo llevó no sólo a subestimar las condiciones meteorológicas imperantes y visibles, sino también a desoír el consejo de los dos comandantes que habían volado la ruta momentos antes. Con la información que poseía, es evidente que el causante trató de realizar la operación en condiciones de vuelo que superaron su experiencia y capacidad. Debe tenerse en cuenta que por la experiencia total en el tipo de aeronave, la tripulación de vuelo no formaba un equipo capaz de resolver una situación como la que se les presentó y a la cual se vieron abocados, de noche y con turbulencia severa.

#### Causas:

Pérdida de control de la aeronave y choque contra el terreno al enfrentar una zona con condiciones meteorológicas desfavorables y turbulencia severa.

### PARTE IV – RECOMENDACIONES

No especificadas.

Fecha	Fuente	Transcripción
4/02/1970	JIAAC	PrevAc.Com.Ar

## ILUSTRACIONES ADICIONALES



(c) www.prevac.com.ar

**Fig. 1 – Avro 748, similar al accidentado, de Aerolíneas Argentinas, en Aeroparque J. Newbery (Buenos Aires).**

### Notas PrevAc.Com.Ar

<sup>(1)</sup> **Registrador de Datos de Vuelo y Voces de Cabina:** Si bien para la época en que sucedió este accidente (1970) estos equipos ya estaban empezando a usarse en el resto del mundo, esta aeronave en particular es previa a la invención de estos dispositivos, y naturalmente no estaba equipada con ellos. Si bien la normativa exigiría que fuera equipada con estos equipos, sin dudas tendría un plazo para su instalación. Es precisamente en esta época que Aerolíneas Argentinas comienza el reemplazo de su flota de Avro 748 y caravelle por modernos equipos Boeing 737-200 y los DC6 y Comet 4 por Boeing 707.

<sup>(2)</sup> Nuevamente la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación nos sorprende con una especie de “novela sin final”. Una aeronave totalmente destruida, 39 personas fallecidas (100%), un dictámen de “error del piloto”, y una observación velada referente a la escasa experiencia de la tripulación de vuelo. Y pese a todo esto, **ninguna recomendación**. Una práctica que parece ser habitual en cierta época de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil.

<sup>(3)</sup> **FASES DE EMERGENCIA:** El proceso de declarar una aeronave en emergencia lleva tres fases: **INCERFA:** Fase de INCERTIDUMBRE, cuando existen dudas sobre la suerte que podría haber corrido una aeronave. Se aplica cuando no se tiene contacto visual con la aeronave, y se espera una notificación por radio de la misma, y no se recibe a tiempo, o se espera su llegada que no se produce. Se justifica esta fase por el hecho de que un avión puede tener sólo un problema de comunicaciones, aunque se encuentra en perfectas condiciones.

**ALERFA:** Fase de ALERTA, cuando han transcurrido más de 30 minutos a partir de la última notificación sin tener noticias de la aeronave, y se “presume que podría estar en problemas”.

**DETRESFA:** Fase de DESASTRE, cuando se tiene CERTEZA de que la aeronave ha tenido un accidente. Esta fase lanza automáticamente y en forma inmediata todos los servicios SAR (Busqueda y Salvamento). Esta fase puede aplicarse en cualquier momento si se tiene conocimiento cierto de que la aeronave ha sufrido un accidente, y si luego de ser autorizada para aterrizar no lo hace en los siguientes cinco minutos inmediatos.

Fecha	Fuente	Transcripción
4/02/1970	JIAAC	PrevAc.Com.Ar