

Expte. Nº 123/13

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 de índole administrativa o judicial que, en relación con el suceso pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Aeródromo Luján, provincia de Buenos Aires.

FECHA: 10 de febrero de 2013

HORA: 22:10 UTC (aprox.)

AERONAVE: Avión

MARCA: Beechcraft

MODELO: B-58

MATRÍCULA: LV-CKS

PILOTO: Licencia PC 1º 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 10 de febrero de 2013, el piloto con la aeronave matrícula LV-CKS realizaba un vuelo de aviación general con cuatro acompañantes, entre el Aeródromo (AD) Tres Arroyos (SAZH) y el Aeropuerto (AP) Internacional San Fernando (SADF), ambos ubicados en la provincia de Buenos Aires.

1.1.2 Debido a las malas condiciones meteorológicas encontradas en la ruta, y el cierre temporario para toda operación del AP de destino, el piloto decidió aterrizar en el AD Luján (LJN).

1.1.3 El piloto aterrizó la aeronave a un costado de la cabecera 34 en forma paralela a la pista. En la carrera de aterrizaje la aeronave se desplazó sin control, por encontrarse el terreno contaminado con agua, sobrepasando la cabecera contraria y deteniéndose luego de impactar contra el alambrado perimetral del AD.

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Acompañantes	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves	--	--	--
Ninguna	1	4	

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: ruptura del tren principal derecho, el ala derecha experimentó daños en intradós y puntera y deformación en alerones y flaps. Leve daño en extremo de la deriva del timón de profundidad y en su superficie móvil. También se presentaron daños y deformación en carenado de extremo de cola.

1.3.2 Motores: sin daños.

1.3.3 Hélices: sin daños.

1.4 Otros daños

1.4.1 Rotura de tres postes y diez separadores del alambrado perimetral del aeródromo.

1.5 Información sobre las personas

1.1.1 El piloto de 43 años de edad, era titular de la licencia de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión, con habilitaciones para: "Vuelo nocturno, vuelo por instrumentos, monomotores terrestres hasta 5700 kg, multimotores terrestres hasta 5700 kg"

1.5.2 Era titular también, de la Licencia de Piloto Comercial de Avión (PCA), de la Licencia de Piloto Privado de Avión (PPA) y de la Licencia de Instructor de Vuelo de Avión (IV).

1.5.3 De acuerdo con lo informado por el Instituto Nacional de Medicina Aero-náutica y Espacial a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), Departamento Evaluación Médica (DEM), el último certificado de aptitud psicofisiológico, Clase I tenía vencimiento el 31 de marzo de 2013.

1.5.4 La cantidad de horas de vuelo, al momento del accidente, eran las siguientes:

Total de vuelo:	2500.0
En los últimos 90 días:	100.0
En los últimos 30 días:	22.0
El día del accidente:	1.9
En el tipo de avión accidentado:	45.1

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

Avión marca Beechcraft, modelo 58, con número de serie TH-1774 y con capacidad para seis plazas, de construcción metálica, semimonocasco, ala baja con tren de aterrizaje del tipo triciclo retráctil con ruedas.

1.6.2 Célula

1.6.2.1 El mantenimiento se llevaba a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad periódica del fabricante, teniendo como último registro asentado en su historial un total general (TG) de 861.7 h, desde última recorrida general (DURG) S/D h y desde última inspección (DUI) 86.7 h.

1.6.2.2 Certificado de matrícula: registrado a nombre de un propietario particular, con fecha de inscripción el 4 de marzo de 2011.

1.6.2.3 Certificado de aeronavegabilidad: emitido por la Dirección de Aeronavegabilidad (DA) de la ANAC el 11 de marzo de 2011. Clasificación Estándar y categoría Normal. Sin fecha de vencimiento.

1.6.2.4 Último Formulario DA 337: emitido por el Taller 1B-18 el 31 de mayo de 2012, con fecha de vencimiento en el mes de mayo de 2013.

1.6.2.5 Registros de mantenimiento: los mismos indicaban que la aeronave estaba equipada y mantenida de conformidad con la reglamentación y procedimientos vigentes aprobados.

1.6.3 Motores

1.6.3.1 La aeronave estaba equipada con dos motores marca Continental, modelo IO-550-C, de 300 HP de potencia. El motor izquierdo con número de serie 676914 y el derecho con N/S 676895. El mantenimiento se llevaba a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad periódica del fabricante, teniendo ambos motores como último registro asentado en sus historiales un TG de 861.7 h, DURG (de nuevo) y DUI 86.7 h.

1.6.3.2 Combustible: requerido y utilizado aeronafta 100 LL. Al momento del accidente la aeronave disponía de 160 litros en cada tanque de ala, totalizando 320 litros (231 kg).

1.6.4 Hélices

1.6.4.1 Los motores estaban equipados con hélices marca Mc Cauley, modelo 3AF32C512-C, compuestas de tres palas metálicas y de paso variable.

1.6.4.2 La hélice izquierda con número de serie 970410 y la derecha con S/N 970419, el mantenimiento se llevaba a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad periódica del fabricante. Disponiendo cada hélice un TG de 720.7 h, DURG (de nuevo) y DUI de 86.7 h.

1.6.5 Peso y balanceo de la aeronave al momento del accidente

1.6.5.1 El peso máximo de despegue era de 2494,25 kg, el de aterrizaje 2448,9 kg y el peso vacío de 1836,6 kg.

1.6.5.2 Los pesos calculados fueron los siguientes:

Vacío:	1836,60 kg
Piloto:	81,00 kg
Acompañantes:	272,15 kg
Combustible:	151,50 kg
Pesos varios:	18,15 kg
Total al momento del accidente:	2359,40 kg
Máximo de aterrizaje (PMA):	2448,90 kg
Diferencia:	89,50 kg en menos respecto al PMA

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.

1.6.6 Componente o sistema de la aeronave que influyera en el accidente: no se encontraron evidencias técnicas que pudieran haber influido en el accidente.

1.6.7 Disponibilidad y condición de los sistemas de alerta anticolidión, (TCAS, GPWS, etc.): La aeronave no estaba equipada con ningún sistema de alerta, la reglamentación vigente no lo requería.

1.7 Información Meteorológica

El informe del Servicio Meteorológico Nacional, con datos extraídos de los registros horarios de las estaciones meteorológicas de San Miguel, El Palomar y

Ezeiza interpolados a la hora y lugar del accidente. Visto también imágenes GOES-13, radar de Ezeiza y los mapas sinópticos de superficie de 21:00 y 00:00 UTC establece: Viento: Direcciones variables entre 3 y 8 kt; Visibilidad: 5 km; Fenómenos significativos: Tormenta con lluvia; Nubosidad: 5/8 STSC 600 m - 2/8 CB 1500 m – 8 NS 1800 m; Temperatura: 20.2 °C; Temperatura punto de rocío: 18.3°C; Presión a nivel medio del mar: 1008.4 hPa; y la Humedad relativa: 89 %.

Observaciones

1-PRONAREA:

PRONAREA FIR EZE VALIDEZ 1604 SOBRE MAPA 1200UTC SIGFENOM: AIRE CALIDO, HUMEDO y VAGUADA EN SUPERFICIE SOBRE OESTE Y CENTRO DE LA FIR GENERA NUBOSIDAD CUMULIFORME. CORRIENTE EN CHORRO: NIL. TURBULENCIA: FNL/MOD S/OESTE BTN FL230/360. ENGELAMIENTO: MOD CENTRO W DE LA FIR BTN FL140/260. ISOTERMA DE O GRADO: VER/EZE FL130 VER/OSA FL130 VER/NEU(ESTIMADA)FL120. TROPOPAUSA: VER/EZE FL385M53 VER/OSA FL390M57 VER/NEU(ESTIMADA) FL360M47. WIND/T: DIA CDU GUA FL030/36005P25 FL065/34005P14 FL100/34005P06 FL165/24010M05 FL230/24015M18 FL300/29015M34 FL360/26020M45. PAR SVO ROS GUA AER EZE FDO PAL MOR ENO NIN LYE GPI PEH FL030/02010P24 FL065/36010P15 FL100/34010P06 FL165/30010M06 FL230/34015M20 FL300/35025M35 FL360/34025M46. OSA BCA DIL NEC MDP FL030/34015P24 FL065/34010P15 FL100/34010P06 FL165/34010M06 FL230/34015M20 FL300/34025M37 FL360/29030M48. NEU FL030/24010P22 FL065/27015P12 FL100/30020P03 FL165/34025M09 FL230/35025M24 FL300/35050M39 FL360/34040M44. BAR CHP FL030/32015P18 FL065/30020P09 FL100/33025P02 FL165/34030M10 FL230/34025M24 FL300/35035M39 FL360/27035M45. FCST: CDU PAR SVO GUA ROS 1604 36010KT 9999 4SC3000FT 4AC10000FT PROB30 TEMPO 1804 RA DZ 6SC2500FT 6AS7000FT AER EZE FDO PAL MOR ENO NIN 1604 05010KT 9999 4SC3000FT 4AC10000FT PROB30 TEMPO 0004 02010KT VIS8000M SHRA 5SC2500FT 1CB4500FT 6NS5500FT DIL MDP NEC 1604 05015KT 9999 4SC2500FT 7AS7000FT PROB40 TEMPO 2004 VIS5000M RA TSRA 6SC1500FT 2CB3500FT 7NS5500FT LYE PEH GPI OSA 1604 25010KT 9999 4CU3000FT 6NS5500FT TEMPO 1804 VIS7000M TSRA 2CB4000FT BCA 1604 27010KT 9999 3SC3000FT 3AC10000FT PROB40 TEMPO 2004 29025KT VIS 4000M TSRA 6SC1500FT 3CB4000FT 4NS4500FT NEU 160427010 CAVOK CHP BAR 1604 27020KT 9999 6SC3000FT 4AC8000FT PROB40 TEMPO 1600 VIS7000M -RA 5SC2000FT 5NS5500FT=

Análisis de las imágenes satelitales y radar:

EN LAS IMAGINES DEL SATELITE GOES-13 IR (topes nubosos) SE OBSERVA UN IMPORTANTE SISTEMA NUBOSO FORMADO POR NUBES DEL TIPO CUMULO NIMBUS, ASOCIADO A UN EJE DE BAJAS PRESIONES DE ONDA CORTA EN LAS CAPAS MEDIAS DE LA ATMOSFERA. LA TEMPERATURA DEL TOPE PRINCIPAL ERA DEL ORDEN DE -54°C. LA POSICIÓN SOLICITADA SE ENCONTRA-

BA EN LA PORCIÓN POSTERIOR DEL SISTEMA NUBOSO QUE SE DESPLAZA HACIA EL ESTE, ALEJÁNDOSE DEL ÁREA.

EN LA IMAGEN DEL RADAR DE EZEIZA PUEDE APRECIARSE QUE LA MAYOR REFLECTIVIDAD DEL SISTEMA SE HALLABA ENTRE 30 Y 50 KM DEL SITIO SOLICITADO, OBSERVÁNDOSE EN EL SITIO EN CUESTIÓN UNA REFLECTIVIDAD MENOR (DEL ORDEN DE LOS 35 DBZ), ASOCIADA ÉSTA A UNA DISMINUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LA CELDA DE TORMENTA.

1.8 Ayudas a la navegación

1.8.1 Si bien se trataba de un vuelo en condiciones visuales (VMC), el piloto disponía para el vuelo de las radioayudas: VOR EZE, ENO y FDO, también disponía de GPS y radar meteorológico.

1.9 Comunicaciones

El piloto manifestó en la entrevista, que intentó comunicarse con el AD de El Palomar a fin de recabar información sobre las condiciones meteorológicas y aeródromos alternativos para el aterrizaje, no obteniendo respuesta a pesar de las reiteradas llamadas. Asimismo expresó que se comunicó con el operador de TWR del AP de San Fernando, quien le comunicó que todos los aeródromos dentro del TMA BAIRES se encontraban cerrados para toda operación.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 El accidente ocurrió, sobre la margen derecha de la pista, del AD Lujan, ubicado a 2 km al ENE de la ciudad homónima, en la provincia de Buenos Aires.

1.10.2 La pista es de tierra, con orientación 16/34 de 850 m de largo por 26 m de ancho.

1.10.3 Las coordenadas geográficas del lugar son 34° 33' 02" S y 059° 04' 45" W y la elevación del terreno es de 25 m sobre el nivel medio del mar.

1.11 Registradores de vuelo

La aeronave no estaba equipada con registradores de voces ni de datos de vuelo, la reglamentación vigente no lo requería.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 La aeronave realizaba un vuelo de aviación general entre el AD Tres Arroyos y el AP Internacional San Fernando. Debido a las malas condiciones meteorológicas reinantes en la ruta y el cierre temporario del AP de destino, el piloto decidió aterrizar en el AD Luján. El piloto aterrizó la aeronave a un costado de la cabecera 34 en forma paralela a la pista, en la carrera de aterrizaje la aeronave se desplazó sin control hacia la izquierda, por encontrarse el terreno contaminado con agua (por caída de lluvia intensa en la zona), sobrepasó la cabecera contraria y se deslizó con su costado derecho hasta impactar con el alambrado perimetral del AD quedando con orientación oeste.

1.12.2 Se produjo el repliegue forzado del tren principal derecho, daños en intradós y puntera de ala derecha, daños y deformaciones en alerón y flaps de ala dere-

cha. Leve daño en extremo de la deriva del timón de profundidad y en su superficie móvil. Daño y deformación en el carenado de extremo de cola.

1.12.3 No hubo dispersión de restos.

1.13 Información Médica y Patológica

No se encontraron antecedentes médico / patológicos del piloto que pudieran haber influido en el accidente.

1.14 Incendio

No hubo incendio.

1.15 Supervivencia

Los cinturones de seguridad y arneses del asiento del piloto y sus acompañantes no se cortaron y los anclajes al piso de la cabina resistieron el esfuerzo al que fueron sometidos, preservando a los ocupantes de los mismos de sufrir lesiones.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el lugar del accidente, se verificó mandos y controles de cabina por continuidad y libertad de movimientos, sin observarse novedades. También se inspeccionó superficies móviles de ambos planos de ala (alerones y flaps) por continuidad y libertad de movimientos sin encontrar novedad, excepto los observados en el ala derecha (daños en alerones y flaps).

1.16.2 Se observó repliegue forzoso del tren principal derecho, producto del deslizamiento de la aeronave con su costado derecho al final de la pista.

1.16.3 También presentó daños en intradós y puntera de ala derecha, daños y deformaciones en alerones y flaps de esta ala.

1.16.4 Presentó leve daño en el extremo de la deriva del timón de profundidad y en su superficie móvil. Daño y deformación en carenado de extremo de cola.

1.16.5 Documentación técnica de la aeronave: Presentó Formulario 337 vigente, Libretas de historial de planeador y de motor, Manual de Vuelo, Certificado de Aeronegabilidad y Certificado de Matrícula vigentes. No dispone de historial de hélices.

1.16.6 No presentó libreta historial de hélice, no obstante se obtuvo el TG tomando como referencia los datos de la última inspección anual (Form. 337) y el TG de la aeronave.

1.16.7 La aeronave voló a posterior de su última inspección 86.7 h, no hay registro de una inspección de 50 h de la última inspección cumplimentada.

1.16.8 En los historiales de ambos motores no se encontró registro del asentamiento del consumo de aceite según lo especificado en la Circular de Asesoramiento CA 43-50B, punto 11 (c) en el cual menciona que “Deberán realizarse y mantenerse registros precisos del consumo de aceite, a fin de controlar que no se exceda el máximo permitido por el fabricante y como indicación de una tendencia anormal en el incremento del consumo.”

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave es de propiedad privada.

1.18 Información Adicional

1.18.1 Cuando los investigadores llegaron al AD LJN, la aeronave se encontraba en el lugar donde ocurrió el accidente.

1.18.2 No hubo intervención judicial.

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

1.19.1 Se aplicaron las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 El piloto y cuatro acompañantes realizaban un vuelo de aviación general en condiciones meteorológicas visuales (VMC) desde el AD de Tres Arroyos (SAZH) con destino el AP Internacional de San Fernando (SADF). Volando a 5000 ft dentro del Área Terminal (TMA) Tandil, acorde con las instrucciones recibidas.

2.1.2 Una vez abandonada el área terminal, el piloto adoptó un nivel cuadrantal, ingresando por debajo del TMA BAIREES.

2.1.3 Alcanzando 40 NM del VOR FDO, el radar meteorológico de abordó indicó un rápido y súbito empeoramiento de las condiciones meteorológicas con actividad convectiva, que cubrió en 15 minutos aproximadamente al TMA. Se comunicó por VHF con el controlador de TWR del AP SADF, quien le informó que todos los AP del TMA BAIREES, se encontraban cerrados para toda operación, sugiriéndole aterrizar en otro AD hasta que mejoraran las condiciones meteorológicas, por lo que el piloto decidió aterrizar en el AD LJN.

2.1.4 Previo al aterrizaje, realizó un sobrevuelo al AD para reconocimiento del terreno y elección de pista según orientación del indicador de dirección y velocidad del viento, posteriormente procedió al aterrizaje de Norte a Sur en una franja paralela a la pista 34.

2.1.5 Durante la carrera de aterrizaje el piloto al mando aplicó los frenos, los cuales no detuvieron la aeronave, motivo por el cual cortó ambos motores y trató mantener el control, hasta salirse por el final de la pista, impactando contra el alambrado perimetral.

2.1.6 El aterrizaje se realizó fuera de los parámetros previstos en las tablas de performance de la aeronave para el tipo de pista.

2.1.7 Para una situación distinta a las previstas en las tablas, se indica que su realización deberá ser evaluada por el piloto.

2.1.8 Recorrida la pista por los investigadores se observó que en el margen derecho de la pista 34, lugar elegido por el piloto para el aterrizaje, se produce una acumulación de agua, especialmente a unos 300 m del umbral de la misma.

2.1.9 Esta acumulación de agua, que el piloto no advirtió al tomar la decisión de aterrizar en ese lugar, causó el desplazamiento sin control de la aeronave, debido a la ineffectividad de la acción de frenado.

2.1.10 El piloto disponía de las licencias y habilitaciones requeridas para el vuelo que se encontraba desarrollando, de acuerdo a la normativa vigente.

2.1.11 De la información meteorológica recibida oficialmente se desprende que si bien las condiciones cambiaron rápidamente, el piloto podría haber realizado un análisis más profundo de la misma, previo al despegue, evitando de esta manera una situación donde se vea comprometida la seguridad operacional.

2.2 Aspectos Técnicos

2.2.1 De las pruebas de campo efectuadas a la aeronave en sus componentes principales, se deduce que el evento no se produjo por falla técnica, ni de mal mantenimiento.

2.2.2 Del análisis de la documentación, en particular de los historiales de ambos motores, se pudo observar que no cumplía con el registro de los consumos de aceite según lo establecido por la CA 43-50B.

2.2.3 La aeronave totalizo 86.7h desde su última inspección, sin que se registre cumplimentado una inspección de 50 h.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto y la aeronave se encontraban habilitados para realizar el vuelo.

3.1.2 El cierre de los AD del TMA BAIREs por causa de las condiciones meteorológicas imperantes, donde la aeronave podía operar sin inconvenientes, influyó en el accidente.

- 3.1.3 El aterrizaje se realizó fuera de las condiciones contempladas en el Manual de Vuelo.
- 3.1.4 Para la operación el piloto se basó en su propia experiencia y en la capacidad de la aeronave.
- 3.1.5 No se cuenta con elementos para determinar la capacidad de adherencia de una pista de tierra o pasto.
- 3.1.6 Al piloto al mando no le fue posible advertir la acumulación de agua en la franja de terreno elegido para el realizar el toque.
- 3.1.7 El piloto poseía al momento del accidente escasa experiencia en el tipo de aeronave accidentada.
- 3.1.8 Según la información proporcionada por el piloto, el viento al momento del aterrizaje se encontraba calmo.
- 3.1.9 La aeronave no se encontraba excedida del PMA al momento del accidente.
- 3.1.10 Se puede concluir que el accidente de esta aeronave no se produjo por falla técnica ni de mal mantenimiento.
- 3.1.11 No contaba con el registro del consumo de aceite establecido por la CA 43-50B en sus respectivos historiales.
- 3.1.12 No se registra el cumplimiento de una inspección de 50 h a posterior de la última inspección registrada.

3.2 Conclusiones del análisis

En un vuelo de aviación general, durante la fase de aterrizaje, pérdida de control de la aeronave, sobrepasando la cabecera contraria y deteniéndose luego de impactar contra el alambrado perimetral del AD debido a los siguientes factores:

- Un rápido desmejoramiento de las condiciones meteorológicas, que obligaron al piloto a aterrizar en una pista de pasto contaminada con agua, lo que ocasionó la pérdida de control de la aeronave, debido a la ineficacia del sistema de frenado.
- Mala apreciación por parte del piloto sobre el estado de la franja contigua a la pista en la que decidió aterrizar.

El presente hecho, simultáneamente, puede ser atribuible a una causa más profunda:

- Falta de una apreciación más completa de la meteorología y el pronóstico de la zona en la que tenía proyectado el vuelo durante la planificación mismo.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al propietario/operador de la aeronave

4.1.1 Se recomienda considerar la conveniencia de que los pilotos que operen sus aeronaves efectúen una completa planificación del vuelo a realizar, a efectos de contribuir con la seguridad operacional.

4.1.2 Se recomienda registrar las cargas de aceite, según la CA 43-50B, en la libreta historial correspondiente a cada motor y realizar las inspecciones que por manual del fabricante y de motor son obligatorias.

4.2 A los talleres aeronáuticos de reparación

Verificar los consumos de aceite según lo establecido en la CA 43-50B, punto 10 (a) (7) y registrarlos.

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 AERONÁUTICA 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 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 DURÁN MORITAN
Investigadora Técnica: Srta. Regina SUBIA