

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 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 Rural de la localidad de Tío Pujio, provincia de Córdoba.

FECHA: 7 de agosto de 2011

HORA: 20:15 UTC Aprox.

AERONAVE: Avión

MARCA: Piper

MODELO: PA-11

MATRÍCULA: LV-YON

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 al huso horario -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 7 de agosto de 2011, se hizo presente el piloto de la aeronave matrícula LV-YON en el Aeródromo (AD) Oliva (OLV), con el propósito de realizar un vuelo de navegación. Para ello, chequeó la cantidad de combustible y compró en una es-

tación de servicio 35,66 l de nafta "Premium" (marca de un tipo de combustible de uso automotor).

1.1.2 Aproximadamente a las 18:00 h realizó el chequeo previo al vuelo y con la asistencia de otra persona sacaron la aeronave del hangar, le cargaron el citado combustible, la limpiaron, por lo que la aeronave quedó para el vuelo.

1.1.3 El piloto despegó a las 19:20 h con destino al AD Villa María (MRA) y luego de volar 00:30 h aterrizó sin novedad. Hizo firmar el libro de vuelo y aproximadamente a las 20:00 h despegó para retornar al AD OLV.

1.1.4 Según su declaración, en vuelo y con una altura de 500 ft, lateral a la localidad de Tío Pujio, el piloto habría sentido una disminución de potencia, por lo que habría intentado restablecer la misma sin lograrlo. Debido a la persistencia de la novedad, decidió realizar un aterrizaje de emergencia en un campo no preparado.

1.1.5 Durante la aproximación para el aterrizaje la aeronave impactó contra los cables de una línea de media tensión, a 7 m de altura aproximadamente; a pesar de ello logró aterrizar en el campo previsto.

1.1.6 El accidente ocurrió de día y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales			
Graves			
Leves			
Ninguna	1		

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: rotura del parabrisas, fractura de la antena del equipo de comunicación. Se detectaron abolladuras en el borde de ataque de ambos semiplanos y en el montante del semiplano izquierdo, raspaduras en el montante del semiplano derecho.

1.3.2 Motor: sin daños aparentes.

1.3.3 Hélice: ambas palas con melladuras.

1.3.4 Daños en general: de importancia.

1.4 Otros daños

Corte de la línea de alimentación de media tensión.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto de 24 años de edad, poseía la Licencia de PPA (Piloto Privado de Avión) que fue otorgada el 25 de marzo de 2010, con habilitaciones para monomotores terrestres hasta 5700 kg. Su licencia presentaba las siguientes limitaciones: carece de VFR Controlado - RAAC 61.7. Además, al momento del suceso el piloto tenía la licencia de PPL (Piloto de Planeador).

1.5.2 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica, Clase II, se encontraba vigente hasta el 31 de mayo de 2012.

1.5.3 El informe emitido por la Dirección de Licencias al Personal de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), expresó que el piloto no registraba accidentes e incidentes anteriores y no tenía copia de la última foliación archivada en su Legajo personal.

1.5.4 Su experiencia de vuelo en horas, de acuerdo con lo registrado en su libro de vuelo era:

Total:	77.9
Últimos 90 días:	14.5
Últimos 30 días:	10.6
Últimas 24 Hs.	1.9
El día del accidente:	0.8
En la aeronave accidentada:	7.5

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

Aeronave era un monomotor, fabricado por Piper Aircraft Co. en 1949, modelo PA-11, N° de serie 657, matrícula LV-YON. Era un monoplano de ala alta reforzada, biplaza en tándem, estructura mixta y tren de aterrizaje convencional.

1.6.2 Célula

1.6.2.1 Poseía Certificado de Aeronavegabilidad Estándar de Categoría Normal, que fue emitido el 5 de mayo de 2005. El Certificado de Matrícula fue expedido el 22 de noviembre de 1948, mientras que el Certificado de Propiedad se inscribió el 21 de noviembre de 1975.

1.6.2.2 En el último formulario DA 337 data del 28 de abril de 2011, registraba 8395.5 h. de total general (TG) y 148.6 h. de última recorrida general (DURG), habilitada hasta abril de 2012.

1.6.2.3 Al momento del accidente en su libreta historial registraba 8416.0 h de TG, 194.1 h DURG, y 20.5 h desde la última inspección (DUI) realizada en el Taller 1B-264.

1.6.2.4 En octubre de 2008 se le aplicó la modificación según STC SA2080CE para permitirle operar con combustibles de uso automotor o mezcla con nafta de aviación. A la fecha del suceso, el mencionado STC carecía de validez debido a la emisión de la Circular de Asesoramiento N° 20-139 por parte de la Dirección de Aeronavegabilidad, el 24 de noviembre de 2010.

1.6.3 Motor

1.6.3.1 La aeronave estaba equipada con un Motor de cuatro cilindros horizontales opuestos refrigerados por aire, marca Continental modelo C 75-12F, número de serie 3546-6-12 convertido a 85 hp.

1.6.3.2 En el último formulario DA 337 registró un TG de 2036.1 h y DURG 791.0 h quedando habilitado hasta 1800 h DURG o 12 años (julio de 2015).

1.6.3.3 Al momento del accidente en su libreta historial registraba un TG 2055.3 h y DURG 810.2 h.

1.6.3.4 En octubre de 2008 se le aplicó la modificación según STC SE2030CE para permitirle utilizar combustibles de uso automotor o mezcla con nafta de aviación.

1.6.4 Hélice

1.6.4.1 El motor estaba equipado con una hélice de madera bipala de paso fijo, marca Pignolo, modelo MCK número de serie S-1285.

1.6.4.2 En el último formulario DA 337 registraba 1677.4 h de TG y 65.6 h DURG, quedando habilitada hasta 500 h o 2 años (junio de 2012).

1.6.5 Peso y balanceo de la aeronave

1.6.5.1 Los pesos de la aeronave eran los siguientes, de acuerdo con lo expresado en el Manual de Vuelo: peso vacío 357,5 kg, peso máximo de despegue y de aterrizaje 554 kg

1.6.5.2 El cálculo de los pesos de la aeronave fueron los siguientes:

a) Despegue del AD MRA

Vacio:	358,0 kg
Piloto:	74,0 kg
Combustible (55 l x 0,72):	39,6 kg
Total al momento del despegue:	471,6 kg
Máximo de Despegue (PMD):	554,0 kg
Diferencia:	82,9 kg en menos respecto al PMD.

b) Al momento del accidente

Vacio:	358,0 kg
Piloto:	74,0 kg
Combustible (51 l x 0,72):	36,7 kg
Total al momento del accidente:	468,2 kg
Máximo de Aterrizaje (PMA):	554,0 kg
Diferencia:	85,8 kg en menos respecto al PMA.

1.6.5.3 Al momento del accidente el centro de gravedad (CG) de la aeronave se encontraba dentro de los límites previstos por el fabricante y en la última Planilla de Masa y Balanceo de fecha 15 de abril de 2004, enviada por la Dirección de Aeronavegabilidad de la ANAC.

1.7 Información Meteorológica

1.7.1 El informe producido por el Servicio Meteorológico Nacional el día 20 de septiembre de 2011, con datos obtenidos de los registros horarios de las estaciones meteorológicas de Pilar y Marcos Juárez, interpolados a la hora y lugar del accidente y visto también los mapas sinópticos de superficie de 18:00 y 21:00 UTC, indica: viento 140°/05 kt, visibilidad 9 kilómetros, fenómenos significativos bruma, nubosidad 5/8 cirrus estratus a 6000 m, temperatura 21,6° C; temperatura punto de rocío 7,8° C, presión a nivel medio del mar 1013,5 hPa y humedad relativa 41%.

1.7.2 El Servicio de Hidrografía Naval informó que en el lugar de coordenadas 31° 14' 17" S y 63° 20' 03" W, el 7 de agosto de 2011, a las 20:15 UTC, la posición del sol era:

Altura: 16° sobre el horizonte.

Azimut: 301°; medidos desde el Norte hacia el Este.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 El lugar del accidente está ubicado en la zona rural de la localidad de Tío Pujio, Provincia de Córdoba, es un predio de 625 m x 639 m de tierra blanda con rastrojo de soja, en el perímetro sur existe un tendido eléctrico rural y en el lateral este, otro de alta tensión.

1.10.2 Las coordenadas geográficas del lugar son: 31° 14' 17" S y 063° 20' 03" W con una elevación de 174 metros 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

1.12.1 La aeronave, impactó con rumbo 312° contra los cables de un tendido eléctrico de media tensión, dispuestos en forma triangular a 7 m de altura. El primer impacto fue con las palas de la hélice, las que evidenciaron marcas desde treinta centímetros del extremo y la otra a dieciocho centímetros.

1.12.2 Luego del primer contacto, los hilos conductores impactaron y rompieron el acrílico del parabrisas, que por su forma convexa se deslizaron a la parte superior del la cabina, juntándose provocando un cortocircuito.

1.12.3 Posteriormente los cables impactaron a lo largo del borde de ataque de ambas alas, que por tracción se cortaron, uno de ellos quedo enganchado en el montante del semiplano izquierdo y a medida que la aeronave avanzaba, se fue desprendiendo hasta cortarse en el cuarto poste de sujeción.

1.12.4 La aeronave continuó su trayectoria en vuelo controlado aproximadamente cuatrocientos metros hasta el aterrizaje. Posterior al toque se desplazó hacia la izquierda por la resistencia que le produjo el cable al ser arrastrado, luego se detuvo a doscientos metros del toque y con rumbo aproximado de 270°.

1.13 Información médica y patológica

No se establecieron antecedentes médico/patológicos en el piloto que pudiesen haber influido en el accidente.

1.14 Incendio

No hubo vestigios de incendio en vuelo o después del impacto.

1.15 Supervivencia

Como resultado del impacto y de los esfuerzos a que la cabina fue sometida, no se visualizaron daños en su estructura, el asiento, correderas y los arneses cumplieron su cometido, el piloto ileso abandonó la aeronave por sus propios medios.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Se evaluó la distancia desde el tendido eléctrico hasta el toque en el terreno, era de cuatrocientos metros y desde el aterrizaje hasta la detención de la aeronave, doscientos metros.

1.16.2 Se solicitó a la Cooperativa de Energía Eléctrica de la localidad de Tío Pujio, las características técnicas del cable del tendido eléctrico, a lo que contesto: material aluminio, sección 25 mm y peso aproximado por metro lineal 0,400 kg. El

cable que arrastro la aeronave tenía una longitud de aproximadamente 450 m y su peso sería de 180 kg.

1.16.3 Se observó que los cortes que mostraban los extremos del cable, indicaban que los mismos fueron sometidos a una fuerza de tracción.

1.16.4 Se verificó el correcto funcionamiento de los comandos de vuelo, como los del motor, sin novedad.

1.16.5 Se comprobó la existencia de combustible en el tanque suficiente para el vuelo programado, al cual se le extrajo una muestra y otra de aceite para ser analizados y determinar tipo y estado.

1.16.6 Se envió las muestras a la Fabrica Argentina de Aviones (FAdeA) la cual concluyo:

- a) "Muestra N°1 presenta aspecto límpido y no se observan indicios de agua libre. Las partículas detectadas corresponden a óxidos férricos y silicatos provenientes de polvo atmosférico. No hay evidencias de partículas de naturaleza metálica. Se verifico la presencia de 5% de alcohol etílico".
- b) "La muestra presenta excesivo olor irritante y penetrante. Además, el ensayo de destilación revela, a partir del 50% de condensado, que el volumen total recuperado (86%), esto se debe al agregado de otro producto volátil, de densidad similar y miscible con la nafta, que no alcanza a condensar, lo que se evidencia por la perdida por evaporación".
- c) "De acuerdo a los resultados, la muestra remitida corresponde a la categoría de combustible de uso automotor, según resolución 1283/2006 de la Secretaría de Energía de la Nación, en su anexo II".
- d) "Muestra N°2 remitida presenta residuo carbonoso debido al prolongado periodo de uso, estanqueidad o la acción de otros agentes físico-químicos, produciendo una descomposición parcial del producto. La muestra presenta propiedades físicas semejantes a aceites lubricantes de similares características."

1.16.7 Se descapotó el motor, se revisó los accesorios y componentes del mismo sin novedad.

1.16.8 Con un piloto de la institución se procedió a la puesta en marcha y se chequeó el funcionamiento del motor a distintos regímenes, sin novedad.

1.16.9 Según manifestaciones del piloto, la altura de vuelo era de 500 ft sobre el terreno y además la posición del sol era al frente y arriba.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

La aeronave era propiedad de una Entidad Aerodeportiva. De acuerdo con lo expresado en el Anexo I, según disposición de la Dirección de Habilitaciones

Aeronáuticas N° 074/1987, la entidad poseía otra aeronave afectada además de la accidentada para la formación y perfeccionamiento de pilotos civiles.

1.18 Información Adicional

1.18.1 El piloto que trasladó la aeronave desde el lugar donde quedó detenida posterior al accidente, hasta el lugar elegido para su resguardo, lo hizo sin inconvenientes, tanto la puesta en marcha, rodaje y posterior detención.

1.18.2 Las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) Parte 91, expresan:

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.

Párrafo 91.119 Alturas mínimas de seguridad

(a) Generalidades: Las aeronaves no volarán sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre, a menos que sea imprescindible; excepto, cuando sea necesario para despegar o aterrizar, o cuando se cuente con una autorización especial de la Autoridad Aeronáutica competente. En este caso, lo harán a una altura que permita en situación de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro para las personas o bienes propios y ajenos...

...(b) Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando se tenga permiso de la Autoridad Aeronáutica competente, los vuelos VFR no se efectuarán:

(1) sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre, a menos que se adopte una altura mínima de acuerdo con lo establecido en (a) de esta Sección. Dicha altura no debe ser menor de 1000 pies (300 metros) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 metros desde la aeronave, teniendo en cuenta la posición y la trayectoria que se seguirá.

(2) En cualquier otra parte distinta de la especificada en (b) (1) precedente, a una altura menor de 500 pies sobre la tierra o el agua.”

Párrafo 91.7 Aeronavegabilidad en aeronaves civiles

(a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil, a menos que dicha aeronave se encuentre en condiciones de aeronavegabilidad.

(a) El piloto al mando de una aeronave civil es responsable de determinar si esa aeronave está en condiciones para el vuelo seguro. El piloto al mando no deberá iniciar el vuelo cuando ocurra una condición de no aeronavegabilidad estructural, mecánica o eléctrica.

Párrafo 91.403 Generalidades

(a) El propietario o explotador de una aeronave es el responsable primario de mantener esa aeronave en condiciones de aeronavegabilidad.

1.18.3 La aeronave poseía un Permiso para la Aplicación del Certificado Tipo Suplementario SA2080CE y para su motor el STC SE2030CE, aprobados por la Federal Aviation Administration para Petersen Aviation, Inc., emitido el 19 de mayo de 2008, al aplicarse los mismos, permiten el uso de combustible automotor sin plomo de 87 octanos mínimo, de combustible automotor con plomo de 88 octanos mínimo y mezcla con combustible para aviación. El poseedor del Certificado Tipo Suplementario establece expresamente que no se pueden utilizar naftas que contengan alcohol.

1.18.4 La Circular de Asesoramiento N° 20-139 emitida por la Dirección de Aeronavegabilidad, el 24 de noviembre de 2010, tiene por propósito informar a los propietarios/explotadores de aeronaves que la ANAC ha prohibido el empleo de naftas de automóviles, comercializadas en la Republica Argentina en motores de aeronaves, en virtud de las peligrosas consecuencias, tanto el personal (inclusive mortales) como el material, que pueden producirse por la incorporación de bioetanol en tales combustibles.

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se emplearon las técnicas y procedimientos de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 De los datos obtenidos en el registro de vuelo del piloto, se pudo inferir que el mismo poseía escasa experiencia de vuelo.

2.1.2 Asimismo, según lo manifestado por el piloto y lo informado por el Servicio de Hidrografía Naval respecto a la posición del sol, se determinó que esta circunstancia fue un factor importante en cuanto a la visibilidad reducida que tuvo el piloto durante el vuelo, lo que contribuyó a que no viera el tendido eléctrico.

2.1.3 La marcas dejadas por los cables en la totalidad del borde de ataque de los semiplanos, y la diferencia de las marcas dejadas en las palas de la hélice, refuerzan la hipótesis de que la aeronave volaba en una trayectoria recta y nivelada.

2.1.4 Por la resistencia que le produjeron los cables al momento del impacto, debido a que los mismos se cortaron por tracción, sumado a la resistencia que le ofreció al avance el cable enganchado y el hecho de que la aeronave siguió volando aproximadamente 400 m, se puede aseverar que el motor al momento del impacto, tenía un elevado régimen de potencia y la misma se desplazaba a una velocidad superior a la de aproximación para el aterrizaje.

2.1.5 De lo anteriormente analizado se infirió que la aeronave volaba a una altura menor que la referida por el piloto y la cual no se ajustaba a la que establecen las RAAC Parte 91.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 Tanto en la inspección visual, como en las comprobaciones que se hicieron en el lugar del accidente y el resultado del laboratorio, no se evidenciaron causas que motiven sospecha, de que la aeronave pudiera haber tenido una falla técnica.

2.2.2 Además, debe considerarse que la aeronave posterior al impacto llevó enganchado en el montante, aproximadamente cuatrocientos cincuenta metros de cable de media tensión (180 kg) y el piloto lo pudo controlar hasta el aterrizaje, con un motor convertido a ochenta y cinco hp, debió tener potencia aplicada y entregada.

2.2.3 De acuerdo con el resultado del análisis de combustible de la FAdeA, lo declarado por el piloto y la factura de compra, el combustible utilizado en la aeronave no era de uso aeronáutico, no cumplía con la CA N° 20-139 emitida por la Dirección de Aeronavegabilidad de la ANAC en donde establece en su punto 3 c) y d). Antecedentes, lo siguiente:

“(c) Los Certificados Tipo Suplementario (CTS) de Petersen Aviation y de la Experimental Aircraft Association (EAA) de Estados Unidos de Norteamérica aprobados por la Administración Federal de Aviación (FAA) de EE.UU. y reconocidos por la ANAC, que permiten la utilización de naftas de automóvil en determinadas aeronaves y motores, establecen expresamente que no pueden utilizarse en ellos naftas que contengan ningún tipo de etanol, cualquiera que sea su porcentaje.”

“(d) En nuestro país, las aeronaves que operan en aviación general y que tienen instalados los CTS que posibilitan la utilización de naftas de automóvil tienen incorporados en su respectivo Manual de Vuelo el Suplemento pertinente, en cuyas instrucciones se establece expresamente la prohibición de utilizar cualquier tipo de nafta que contenga etanol en cualquier porcentaje.”

Y en su punto: 5 a). Vigencia de los Certificados Tipo Suplementario, expresa lo siguiente:

“(a) La prohibición establecida por la ANAC se refiere exclusivamente a las naftas que se comercializan en la República Argentina, por lo tanto, la aprobación emitida para la utilización de los CTS mantiene su vigencia para el caso en que los combustibles de automóvil no sean los expedidos por las abastecedoras que operan en el país.”

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto al mando poseía la licencia habilitante para el tipo de vuelo que estaba realizando y tenía su certificado de Aptitud Psicofísica en vigencia.

- 3.1.2 El piloto poseía escasa experiencia de vuelo.
- 3.1.3 La posición del sol y la bruma afectaron la visibilidad del piloto
- 3.1.4 El peso de la aeronave al momento del accidente, estaba por debajo del PMD y el CG se encontraba dentro del margen previsto por el fabricante.
- 3.1.5 La aeronave al momento del accidente no se encontraba aeronavegable, por el uso de combustible no aeronáutico.
- 3.1.6 No se evidenciaron fallas de origen técnico que tuvieran relación con el accidente.
- 3.1.7 Al momento del impacto, la aeronave habría estado volando en vuelo recto y nivelado y el motor con un elevado régimen de potencia.
- 3.1.8 Los cables del tendido eléctrico se cortaron por tracción.
- 3.1.9 El piloto habría estado volando por debajo de la altura mínima de seguridad con respecto al terreno, en vuelo de crucero.

3.2 Causa

En un vuelo de aviación general, en la fase de crucero, se produjo el impacto de la aeronave contra un tendido eléctrico rural y posterior aterrizaje de emergencia, debido muy probablemente a no mantener el piloto la separación mínima con el terreno para vuelo VFR.

Factor contribuyente

- 1) Visibilidad reducida por la bruma y la posición del sol de frente.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al Presidente del Aeroclub

4.1.1 Se recomienda no utilizar combustibles de uso automotor comercializados en la República Argentina, según lo determinado por la C.A. N° 20-139 que prohíbe su uso sin excepción por contener alcohol etílico.

4.1.2 Asimismo, se recomienda que instruya a los pilotos que vuelen sus aeronaves de la forma más adecuada sobre las normas que rigen la actividad aeronáutica, en especial las RAAC Parte 91, a efectos de contribuir con la Seguridad Operacional, salvaguardar los medios propios y de terceros que pudieran ser afectados.

4.2 A la Dirección de Aeronavegabilidad

Considerar la necesidad de emitir una Advertencia de Aeronavegabilidad dirigida a los propietarios/explotadores de aeronaves para que cumplan fehacientemente con lo establecido en la Circular de Asesoramiento 20-139, respecto a la prohibición del empleo de naftas de automóviles comercializadas en la República Argentina en motores de aeronaves.

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 Disposición que lo aprueba, el cumplimiento de las acciones que hayan sido puestas a su cargo. (Disposición Nº 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 D. BARAFANI
Investigador Técnico: SP Daniel SANCHEZ

Director de Investigaciones