

Expte. N° 221/11

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: Campo Yaquicho, provincia de Catamarca

FECHA: 2 de noviembre de 2011

HORA: 10:10 UTC aprox.

AERONAVE: Avión

MARCA: Cessna

MODELO: A-188-B

MATRÍCULA: LV-BCG

PILOTO: Licencia Piloto Aeroaplicador 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 2 de noviembre de 2011, el piloto del A-188-B, matrícula LV-BCG, se levantó

a las 08:00 h UTC y se dirigió al hangar en el cual se encontraba la aeronave, donde se reunió con el personal de “apoyo en tierra”, y planificó el trabajo a realizar durante ese día.

1.1.2 Juntos sacaron el avión y, mientras el apoyo en tierra preparaba el producto a utilizar, el piloto le realizó la inspección previa al vuelo. Luego, puso en marcha la aeronave y se trasladó a la zona en donde cargo combustible y llenó la tolva con 550 litros de producto.

1.1.3 Despegó desde el LAD 2732 y se dirigió a la zona de trabajo, (tres lotes circulares sembrados de maíz) donde verificó los obstáculos y marcó en el banderillero satelital los puntos por donde iba a realizar las pasadas. La operación se planificó en “circuito hipódromo”.

1.1.4 Luego de aplicar 43 ha y a la mitad de una melga con rumbo oeste, el piloto notó una pérdida de potencia y decidió cambiar “velocidad por altura”; para ello realizó un viraje hacia su derecha, con el objetivo de efectuar un aterrizaje de emergencia en un lote lateral sembrado con trigo.

1.1.5 En ese momento vio un tendido eléctrico de media tensión, y debido a la velocidad y altura que tenía la aeronave, calculó que debía cruzarlo por debajo, y al intentarlo, impactó contra el terreno.

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

1.2 Lesiones a las personas

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

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: daños en la parte inferior del fuselaje por debajo de la cabina del piloto. Arrugas en el extradós e intradós en ambos semiplanos, rotura del reticulado de soporte de la pata derecha y de la ballesta izquierda del tren de aterrizaje, con desprendimiento de ambas patas del tren principal.

1.3.2 Motor: sin daños aparentes; capot inferior con algunas averías.

1.3.3 Hélice: ambas palas de la hélice presentaban dobladuras hacia atrás; una de sus palas mostraba una dobladura de 15°/20° al 75% desde su extremo y de 10°/15° al 70% del extremo la otra.

1.3.4 Los daños en general se consideran de importancia.

1.4 Otros daños

Rotura de dos postes, corte del alambrado perimetral y aplastamiento de 50 x

10 m del sembrado de maíz y trigo.

1.5 Información sobre las personas

1.5.1 La Dirección de Licencias al Personal – Dpto. Registro de la ANAC, informó que el piloto, de 35 años de edad, poseía la Licencia Piloto Comercial de Avión otorgada el 12 de noviembre de 2005, con habilitaciones para vuelo nocturno, vuelo por instrumentos, remolcador de planeador y monomotores terrestres hasta 5.700 kg. Otras Licencias: PPA. También, poseía la Licencia de Piloto Aeroaplicador otorgada el 18 de abril de 2011; con habilitaciones: Aeroaplicación diurna, Monomotores terrestres hasta 5.700 kg. Accidentes e infracciones: No registra.

1.5.2 El INMAE informó: “Licencia: PCA – AER E/T – IV E/T; Fecha Último Examen Psicofisiológico: 10 de diciembre de 2010; Realizado en INMAE Córdoba; Calificación Psicofisiológica: Apto Exclusivamente AER – PCA; Limitaciones: Volar con Piloto de Seguridad. Antecedentes: S/A; Observaciones: S/O; Período de validez: 31 de diciembre de 2011.

1.5.3 El Certificado Psicofisiológico indicaba: “Limitaciones: COMITÉ volar con piloto de seguridad-discrómata.

1.5.4 Consultado el INMAE referente a las limitaciones informó que el piloto “...*fue calificado por el Comité de Aptitud y Dispensas “APTO CLASE I (AER EXCLUSIVAMENTE). APTO CLASE II (PCA EXCLUSIVAMENTE PARA VOLAR CON PILOTO DE SEGURIDAD)” por referir alteración en la visión de los colores. Esta instancia Superior de Calificación, considerando la experiencia (trescientas setenta horas declaradas al momento del examen), la pericia del piloto y la cantidad de errores en la Linterna de Farnsworth, resolvió el dictamen mencionado...*”

1.5.5 Su experiencia de vuelo en horas era la siguiente:

Total general:	544.2
En los últimos 90 días:	68.0
En los últimos 30 días:	65.7
El día del accidente:	0.7
Aeroaplicación:	65.7
En el tipo de aeronave:	66.7

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información General

1.6.1.1 Monoplano de ala baja reforzada de construcción metálica, monoposto fabricado por Cessna Aircraft Corporation el 4 de agosto de 1975, N° de serie 188-02322 T. Tren de aterrizaje convencional fijo.

1.6.1.2 El Certificado de Matrícula fue emitido por el Registro Nacional de Aeronaves (RNA) de la ANAC el 16 de diciembre de 2009, a nombre de una empresa privada.

1.6.1.3 Poseía un Certificado de Aeronavegabilidad Especial, Clasificación Restringido, emitido por la Dirección de Aeronavegabilidad (DA) de la ANAC el 25 de enero de 2006 y con fecha de vencimiento el 31 de agosto de 2015.

1.6.1.4 Según el último Formulario DA-337 de fecha 5 de octubre de 2011, al momento de realizarse la inspección de 100 h para su rehabilitación anual en un TAR habilitado, registraba un total general (TG) de 4619.1 h.

1.6.1.5 El mantenimiento se llevaba a cabo de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad continuada del fabricante. Al momento del accidente contaba con un TG de 4684.7 h y desde la última inspección (DUI) de 65.6 h.

1.6.1.6 La aeronave estaba equipada con un banderillero satelital.

1.6.2 Motor

1.6.2.1 Tenía instalado un motor marca Continental, modelo IO-520-D, N° de serie 174441 de 300 HP de potencia. De acuerdo con el Formulario DA 337, al momento de la inspección de 200 hs, incluyendo ítems de 50 y 100 hs / anual, contaba con 4182.0 h de TG y 568.0 desde última recorrida general (DURG), quedando habilitado hasta las 1.200 h DURG o septiembre de 2021, lo que ocurriera primero.

1.6.2.3 Al momento del accidente tenía un TG de 4247.6 h y DUI de 65.6 h.

1.6.2.3 El Consumo era de aproximadamente 87 l/h y el combustible utilizado era aeronafta 100 LL.

1.6.3 Hélice

El motor se encontraba equipado con una hélice marca Mc Cauley, modelo: D2A34C58-0, con número de serie 071863, de paso variable y de 2 palas. El 7 de julio de 2009 se le realizó una Recorrida General en un Taller Aeronáutico habilitado, hasta totalizar 1200 h o 5 (cinco) años.

1.6.4 Peso y Balanceo

1.6.4.1 En los cálculos realizados durante la investigación se estableció:

Peso básico:	1036 kg
Peso del piloto:	95 kg
Peso del combustible:	86 kg
Peso producto:	100 kg
Peso al momento del accidente:	1317 kg
Peso Máximo de Despegue (PMD):	1908 kg
Diferencia:	591 kg en menos respecto del PMD

1.6.4.2 Al momento del accidente, la aeronave tenía 591 kg menos de su PMD y su

CG estaba dentro de los parámetros establecidos por el fabricante, en concordancia a la Planilla de Masa y Balanceo, de fecha 9 de septiembre de 2009, remitida por la DA.

1.7 Información Meteorológica

El informe emitido por el Servicio Meteorológico Nacional, con datos extraídos de los registros horarios de la estación meteorológica de Catamarca, interpolados a la hora y el lugar del accidente y visto también los mapas sinópticos de superficie de 09:00 y 12:00 UTC, indicaba: viento 180/08 kt, visibilidad 10 km, fenómenos significativos polvo en suspensión, nubosidad ninguna, temperatura 18,5 °C; temperatura punto de rocío 5,4 °C, presión a nivel medio del mar 1014,4 hPa, Humedad 42 %.

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 accidente ocurrió en un terreno sito en el paraje Campo Yaquicho, provincia de Catamarca, entre los límites de las provincias de Tucumán y Santiago del Estero; en un lote sembrado de maíz, con plantas de aproximadamente 1,5 m de alto.

1.10.2 En el costado norte había una calle de 5 m de ancho y, posterior, un alambrado perimetral de 5 hilos; y coincidiendo con éste, un tendido de media tensión a 7 m de altura. Después del alambrado se encontraba un lote sembrado con trigo listo para ser cosechado. En el costado derecho del sembradío que estaba fumigando, había rastrojo de maíz.

1.10.3 Las coordenadas geográficas del lugar son: 27° 52' 45" S – 065° 21' 17" W, con una elevación del terreno de 384 m.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave impactó contra el terreno con rumbo 040° dentro del maizal que estaba aplicando. A 15 m más adelante, se encontró la pata del tren de aterrizaje principal derecho. Luego recorrió 23 m más con el mismo rumbo e impactó contra el alambrado perimetral, que ofició de barrera de contención y al enredarse con éste, realizó un semi trompo, rompiendo la pata del tren izquierdo y quedando detenida a 4 m del alambrado, con rumbo 190°.

1.13 Información médica y patológica

A pesar de la alteración en la visión de los colores del piloto, no se encontró relación de causa y efecto de esta condición con la ocurrencia del suceso, y no se detectaron otras evidencias de antecedentes médicos/psicofisiológicos que hubieran influido en el presente accidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios. Los cinturones de seguridad cumplieron con su función, los soportes del asiento resistieron los esfuerzos a los que fueron sometidos y la cabina no tuvo deformaciones aparentes, preservando de lesiones al tripulante.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el lugar del accidente se verificó la libertad de movimiento y función de todas las superficies móviles de control de la aeronave.

1.16.2 Se descapotó el motor y se realizó una inspección visual, donde no se percibieron pérdidas de fluidos.

1.16.3 Al girar la hélice manualmente, el motor presentaba libre movimiento y no se escucharon ruidos de rozamientos y/o de componentes sueltos en su interior.

1.16.4 Se constató que los flaps de ala, se encontraban retraídos y la bomba auxiliar de combustible (emergencia) estaba desconectada.

1.16.5 No se pudo extraer combustible de los tanques, ni del filtro, debido a la posición de la aeronave. Se envió al Laboratorio de Ensayos de Materiales (LEM) de FAdeA, para su análisis una muestra de aceite del motor y otra del combustible de la cisterna que abastecía la aeronave. Sendos ensayos arrojaron los siguientes resultados:

“...Muestra N° 1: Combustible: presenta aspecto límpido y no se observan indicios de agua libre. Las partículas detectadas corresponden a óxido férrico y silicatos provenientes de polvo atmosférico. No hay evidencias de partículas de naturaleza metálica. La muestra analizada corresponde con las características de la nafta 100 LL o similar...”

“...Muestra N° 2: Aceite lubricante: presenta turbidez debido al prolongado período de uso, estanqueidad o acción de otros agentes físico-químicos, produciendo una descomposición parcial del producto. La muestra presenta propiedades físicas semejantes a aceites lubricantes de uso corriente para motores a pistón tal como el Aeroshell Oil W100 ó aceites lubricantes de similares características...”

1.16.6 El propietario de la aeronave, una vez removida la misma, remitió a la JIAAC –

Delegación Córdoba, una muestra de combustible extraída del vaso de drenaje, la cual se envió al LEM, quien concluyó:

“...La muestra remitida presenta contaminación con agua. Se observaron dos fases bien definidas, la inferior, acuosa, representa el 38,3% del total de la muestra y la superior corresponde a combustible...”

Posterior a la separación de las fases, se analizó el combustible y se verificó que el mismo corresponde con las características establecidas la categoría de nafta 100LL ó similar.

De acuerdo con los resultados, la fase no acuosa de la muestra remitida corresponde a la categoría de combustible de uso aeronáutico, según resolución 1283/2006 de la Secretaría de Energía de la Nación, en su anexo II, debido a que ésta define como Aero Naftas a las que presentan un punto final de destilación máx. de 170 °C...”

1.16.7 Se solicitó al Propietario de la aeronave que a través de un Taller Aeronáutico de Reparación (TAR), remita un Informe Técnico sobre el estado y funcionamiento de los accesorios del motor, informando:

“...se desmontó el motor de la estructura en las instalaciones del LAD 2732 sin observarse anomalías en la instalación del mismo. Tampoco se encontraron novedades en flexibles / ductos de alimentación de combustible, comandos de motor ni entrada de aire (admisión)...”

1.16.7.1 En las instalaciones de dicho TAR y en presencia de investigadores de la JIAAC se removieron las bujías, encontrándose las mismas en estado normal.

1.16.7.2 Se removieron las tapas de válvulas, se hizo girar el motor y se pudo observar el movimiento libre y sin obturaciones. También se pudo comprobar que la cinemática del cigüeñal, árbol de levas, válvulas, transmisión de magnetos y bomba hidráulica de fumigación se encontraban con continuidad y sin fallas.

1.16.7.3 Se inspeccionó el sistema de inyección de combustible completo compuesto de unidad de combustible, válvula distribuidora, inyectores y bomba de combustible sin encontrarse restos de agua. También se revisó el sistema de admisión sin encontrarse obstrucciones ni pérdidas.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave pertenecía a una Empresa de Aeroaplicación y realizaba esa tarea exclusivamente en el campo donde ocurrió el accidente.

1.18 Información adicional

1.18.1 El Cessna A 188 B, equipado con motor de 300 hp, a la altura de posición del acelerador en máxima potencia en el lado izquierdo del panel de instrumentos, posee una llave que acciona una bomba de combustible eléctrica auxiliar.

1.18.1.1 La misma es “partida”, la del lado derecho, amarilla, se acciona para la puesta en marcha o en caso de disminución del flujo de combustible en vuelo, proveyendo un flujo adicional al de la bomba mecánica.

1.18.1.2 La media parte izquierda, roja, se acciona solamente en caso de emergencia, suministrando un caudal máximo, en caso de una reducción repentina de la indicación de flujo de combustible, previa a una pérdida de potencia producida por vapor o burbujas.

1.18.1.3 La parte roja tiene internamente un mecanismo que cuando se pone en posición ON, automáticamente acciona la amarilla y un resorte que la posiciona en OFF, cuando se suelta, quedando sólo conectada la semiparte derecha.

1.18.1.4 Ergonómicamente, la llave de la bomba auxiliar está situada al final del recorrido en máxima potencia de la palanca del acelerador, a los efectos se pueda conectar, en esa posición, sólo estirando un dedo.

1.18.2 Cuando miramos un objeto, el color que percibimos en ese momento puede variar dependiendo de la intensidad y tipo de luz. Los objetos absorben y reflejan la luz de forma distinta dependiendo de sus características físicas, como su forma, composición, etc. El color que percibimos de un objeto es el rayo de luz que rechaza.

1.18.2.1 Las células sensoriales (fotorreceptores) de la retina que reaccionan en respuesta a la luz son de dos tipos: conos y bastones. Los bastones se activan en la oscuridad y sólo permiten distinguir el negro, el blanco y los distintos grises. Nos permiten percibir los contrastes.

1.18.2.2 Los conos funcionan de día y en ambientes iluminados y hacen percibir la visión de los colores. Existen tres tipos de conos; uno especialmente sensible a la luz roja, otro a la luz verde y un tercero a la luz azul.

1.18.2.3 La combinación de estos tres colores básicos: rojo, verde y azul permite diferenciar numerosos tonos. El ojo humano puede percibir alrededor de 8.000 colores y matices con un determinado nivel de luminancia.

1.18.2.4 Los daltónicos no distinguen bien los colores debido al fallo de genes encargados de producir los pigmentos de los conos. Así, dependiendo del pigmento defectuoso, la persona confundirá unos colores u otros.

1.18.2.5 Existen muchos tipos de daltonismo: Acromático, Monocromático, Dicromático, Tricomático anómalo, etc.

1.18.2.6 El dicromatismo es un defecto moderadamente grave en el cual falta o padece una disfunción uno de los tres mecanismos básicos del color y puede ser de tres tipos: Protanopia: consiste en la ausencia total de los fotorreceptores retinianos del rojo. Deuteranopia: se debe a la ausencia del verde y Tritanopia: hace mención a la falta del azul.

1.18.3 Los lotes que estaba aeroaplicando el piloto tenían un sistema de riego computarizado, de pivote central, que trabajaban en forma circular en sentido de las agujas del reloj, de 3,5 m de altura.

1.18.4 Comentarios de personal de Apoyo en Tierra de la aeronave, expresaron que la misma había sido lavada con agua, mediante mangueras, el día anterior.

1.19 Técnicas de Investigaciones Útiles y Eficaces

Se utilizaron las de rutina.

2. ANÁLISIS

2.1 Aspecto operativo

2.1.1 Si las barras del sistema de riego estaban a una altura de 3,5 m, el piloto estaba realizando los pasajes de aeroaplicación a más de 5 m sobre la superficie del terreno.

2.1.2 El piloto manifestó que cuando notó la pérdida de potencia en el motor de la aeronave “cambió velocidad por altura” (no conectando la bomba auxiliar, para subsanar la baja potencia) y al realizar el viraje de 90° por derecha, observó el tendido de media tensión y decidió pasar por debajo de los cables en vez de hacerlo por arriba; por lo que se colige que estaba volando a menor o misma altura del tendido y baja velocidad.

2.1.3 Sorprenderse al observar el tendido eléctrico cuando realizó el viraje hacia el norte, infiere que el piloto no lo tenía en mente como obstáculo o lo había olvidado cuando estaba realizando la aplicación, teniendo por eso una posible pérdida de conciencia situacional.

2.1.4 En tareas de aeroaplicación, realizar un viraje sin potencia en el motor es una maniobra no recomendada, ya que se pierde rápidamente la poca altura y velocidad que se tiene, por lo cual, lo recomendado es seguir siempre al frente.

2.1.5 Impactar enérgicamente contra el terreno al tratar de pasar el tendido eléctrico por debajo, barrunta que el piloto fue sorprendido por dicho obstáculo y realizó la maniobra de descenso con ímpetu.

2.1.6 Si bien el piloto padece de dicromatismo, se entiende que esta patología no tuvo influencia en la percepción del tendido eléctrico, ya que cuando realizó el viraje por derecha lo observó. Probablemente hubo una falta de atención o pérdida de conciencia situacional.

2.1.7 De los datos obtenidos del Libro de Vuelo, se puede inferir que su experiencia en general era exigua como piloto y nula como aeroaplicador al momento de efectuar el Examen Psicofisiológico, contraponiéndose a lo considerado por el INMAE para otorgarle la aptitud y dispensa.

2.2 Aspecto técnico

2.2.1 El estado en que se encontraron las palas de la hélice, dobladas en sus extremos hacia atrás, sin raspaduras ni melladuras, dan la pauta que impactaron contra el te-

rreno con el motor detenido.

2.2.2 Los ensayos y verificaciones realizadas sobre los distintos componentes y accesorios del motor de la aeronave, indicaron que éste se hallaba en buenas condiciones, no encontrándose elementos de juicio que permitan inferir como causal o contribuyente a la detención del motor, la anomalía de algunos de sus componentes.

2.2.3 La presencia de agua encontrada en el vaso de drenaje, colige que haya sido el resultado de no haber drenado el tiempo suficiente y necesario, los tanques de combustible y el vaso receptor, antes de realizar el primer vuelo.

2.2.4 El Informe Técnico remitido por el Laboratorio de Ensayo de FAdeA, sobre la muestra de combustible enviadas oportunamente para su análisis, extraído del drenaje inferior de la aeronave, arrojó como resultado la presencia de un 38,3 % de agua, lo que infiere que la detención del motor se produjo por la presencia de ésta en el sistema de combustible.

2.2.5 Si bien el análisis efectuado por el LEM indicó que el combustible de la cisterna era de aspecto límpido y no se observan indicios de agua libre y el del vaso de drenaje presentaba contaminación en un 38,3 %, es factible, que éste elemento se introdujo en el tanque, durante el lavado de la aeronave mediante mangueras efectuado el día anterior al vuelo.

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto tenía las licencias y habilitaciones para realizar el vuelo.

3.1.2 El piloto tenía poca experiencia en general, en el avión y en aeroaplicación.

3.1.3 El dicromatismo del piloto no influyó en el accidente.

3.1.4 Probable pérdida de conciencia situacional, ante la repentina aparición de obstáculos que no habían sido identificados previamente.

3.1.5 Falla del motor por presencia de agua en el combustible.

3.1.6 No hubo otras fallas técnicas que pudieran influir en el accidente.

3.1.7 La bomba de emergencia estaba desconectada.

3.1.8 El peso de la aeronave estaba dentro de los límites establecidos.

3.1.9 En Libretas historiales de aeronave y de motor, la trazabilidad en el registro de horas de vuelo y funcionamiento respectivamente, eran los correcto.

3.1.10 Los factores meteorológicos no tuvieron influencia en el accidente.

3.2 Causa

En un vuelo de aeroaplicación, en la fase de pasada nivelada, se produjo la pérdida de potencia en el motor por presencia de agua en el combustible con posterior impacto de la aeronave contra el terreno, debido a una inadecuada ejecución del procedimiento de emergencia.

Factores contribuyentes:

- a) Escasa experiencia del piloto.
- b) Probable pérdida de conciencia situacional.

4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al propietario de la aeronave

Se recomienda que para realizar tareas de aeroaplicación, exija a sus pilotos el estudio exhaustivo del Manual de Vuelo de la Aeronave, poniendo énfasis en lo estipulado en los Procedimientos de Emergencias. Asimismo, se recomienda que antes del comienzo de la tarea diaria, en la inspección previa al vuelo, se drenen los tanques de combustible y filtro, el tiempo necesario y suficiente, a los efectos de que en caso de acumulación de agua, la misma sea eliminada y de esa manera prevenir fallas en el motor o detención del mismo por efecto de la presencia de ésta.

4.2 Al Departamento de Evaluación Médica (DEM) de la ANAC

Si bien la Investigación Técnica de este accidente, dio como resultado que la afección que padece el piloto, no fue factor contribuyente al mismo y comparando lo especificado en la Subparte B: Disposiciones Médicas aplicables al otorgamiento de la Evaluación Médica CLASE I: en los Párrafos 67.101 y 67.103 con la Subparte C: CLASE II, en los Párrafos 201 y 203 de las RAAC PARTE 67, se puede observar que no hay diferencias sustanciales entre ambas evaluaciones, por lo cual se recomienda que se estudie la factibilidad de no otorgar Dispensas en las Habilitaciones CLASE I cuando ese mismo piloto tiene Limitaciones en la CLASE II; entendiéndose que la primera tendría que ser más restrictiva que la segunda, más aún cuando se trate de una Habilitación para un Piloto Aeroaplicador sin experiencia en esa tarea y siendo ésta una actividad monoposto, con mayor riesgo que la de un Piloto Comercial, que tiene la Limitación: Volar con Piloto de Seguridad, como el presente caso y que frecuentemente vuelan en luz crepuscular, con polvo en suspensión, neblina, smog o humo, elementos que dificultan aún más la visión cromática de la discromía.

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 cumpli-

miento 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

BEUNOS AIRES,

Investigador Operativo: Sr. Raúl J. COMINCINI.
Investigador Técnico: Sr. Silvio A. MORENO.

Director de Investigaciones