

ADVERTENCIA

El presente Informe es un documento técnico que refleja la opinión de la JUNTA DE INVESTIGACIONES 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: Weisburg – Departamento Mariano Moreno – Provincia de Santiago del Estero.

FECHA: 14 de abril de 2004.

HORA:17:35 UTC.

AERONAVE: Avión

MARCA: Piper.

MODELO: PA-A 25-235 Pawnee.

MATRÍCULA: LV – MTE.

PILOTO: Licencia de Piloto Aeroaplicador de Avión.

PROPIETARIO: Privado.

Nota: Las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado, que corresponde al Huso Horario -3

Glosario de términos utilizados en el informe:

ATS: Servicio de tránsito aéreo.

CEV: Centro de Ensayos en Vuelo.

CG: Centro de Gravedad.

DHA: Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas.

DNA: Dirección Nacional de Aeronavegabilidad.

DTA: Dirección de Tránsito Aéreo.

DUI: Desde Ultima Inspección.

DUR: Desde Ultima Recorrida.
EAM: Escuela de Aviación Militar.
LAD: Lugar Apto Denunciado.
SMN: Servicio Meteorológico Nacional.
TG: Total General.
UTC: Hora Universal Coordinada.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El día 14 de abril de 2004, en horas de la tarde, el piloto, en compañía de dos colaboradores configuró la aeronave LV-MTE para realizar siembra aérea.

1.1.2 A tal efecto, cargó el combustible necesario hasta completar 95 litros en los tanques, y habría cargado 400 kg de semilla de trigo en la tolva.

1.1.3 A las 14:30 hs inició el despegue hacia el N, desde el LAD N° 1439, que dispone de 800 metros de longitud de campo declarado.

1.1.4 Durante la carrera de despegue, el piloto habría notado que la aeronave recorría mayor distancia que la que regularmente necesitaba para despegar.

1.1.5 Cuando logró abandonar el suelo, con escasa altura, inició un viraje hacia la derecha, e inmediatamente notó una anormal caída del semiplano derecho.

1.1.6 Al intentar corregir el desvío, operó los comandos de vuelo para bajar el semiplano izquierdo.

1.1.7 La aeronave roló hacia la izquierda en actitud de descenso, por lo que el piloto accionó la descarga rápida de la tolva.

1.1.8 Sin haber podido controlar el descenso, la aeronave impactó con el semiplano derecho contra un quebracho, giró 110° por derecha y se precipitó a tierra, incendiándose.

1.1.9 El piloto pudo abandonar normalmente la cabina, y la aeronave se quemó totalmente.

1.1.10 El accidente ocurrió de día y con buena visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: La aeronave quedó totalmente destruida por el impacto y posterior incendio.

1.3.2 Motor: El motor fue sometido a los efectos del impacto y la alta temperatura, quedando inutilizado.

1.3.3 Hélice: La hélice presenta daños debido a la alta temperatura: partes fundidas y excoriaciones menores. No tuvo deformación mecánica por el impacto y permaneció solidaria al árbol motor.

1.3.4 Equipo de siembra: Este equipamiento quedó totalmente destruido por el impacto y el fuego posterior.

1.3.5 Daños en general: Aeronave destruida.

1.4 Otros daños

1.4.1 Se quemaron aproximadamente 200 metros cuadrados de monte natural, correspondiente al lugar donde impactó la aeronave que luego se incendió.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto de 32 años de edad es titular de la Licencia de Piloto Aeroaplicador Avión, con habilitaciones para aeroaplicación diurna y monomotores terrestres hasta 5700 Kg, además es poseedor de la licencia de Piloto Privado Avión

1.5.2 La Aptitud Psicofisiológica correspondiente a la licencia de Piloto Aeroaplicador Avión (Clase I) estaba vigente hasta el 23 JUN 2004.

1.5.3 La experiencia de vuelo en horas era la siguiente:

Total	1.109.3.
Total en Aeroaplicación	288.7.
Últimos 90 días	63.2.
Últimos 30 días	38.5
últimas 24 horas	3.0
El día del Accidente	4.0
En el tipo de aeronave accidentada:	334.7 (Incluye: aeroaplicación, entrenamiento y traslados).

1.5.5 No registra antecedentes de accidentes ni infracciones anteriores.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Célula

1.6.1.1 Monomotor terrestre, monoplaça, marca PIPER, modelo PA-A-25-235 número de serie AR-25-7956011, con tren de aterrizaje convencional, ala baja

arriostradas con montantes.

1.6.1.2 Posee flaps de ala y es de construcción mixta, estructura de tubos de metal y superficies enteladas; fabricado por Chincul, en Argentina, el año 1.979.

1.6.1.3 Estaba habilitado en categoría Restringido y tenía instalada la tolva de siembra.

1.6.1.4 El día del accidente contaba con 1932.8 hs de TG, 301.9 hs DUR y 43.5 hs DUI.

1.6.1.5 La última inspección fue realizada el 28 FEB 04, siendo esta de 50 hs, contaba en ese momento con 1889.3 hs de TG y la última inspección mayor (100 hs.) fue llevada a cabo el 20 NOV 03 en un taller habilitado.

1.6.2 Motor

1.6.2.1 El motor es Marca Lycoming, modelo O-540-B2B5, número de serie L-8689-40, de 235 HP de potencia.

1.6.2.2 Contaba, al momento del accidente, con 4.524 hs de TG, 624 hs. DUR y 43.5 hs. DUI.

1.6.2.3 La última inspección de 50 hs fue realizada el 28 FEB 03, en un taller habilitado y contaba en ese momento con 4.479.5 hs de TG.

1.6.2.4 La última inspección mayor fue llevada a cabo en el taller anteriormente mencionado el 20 NOV 03, siendo esta la correspondiente a 100 hs, con 4.406.8 hs de TG.

1.6.3 Hélice

1.6.3.1 La Hélice era Marca Mc. Cauley modelo: 1 A 200 / FA 8452, bipala, metálica, número de serie 104280 de paso fijo.

1.6.3.2 La última recorrida general se realizó en el taller habilitado, el 29 AGO 02 sin haberse registrado datos de TG o DUR, en esta oportunidad se le otorgó un remanente de 6 años ó 2000 hs. de vuelo.

1.6.4 Peso y balanceo al momento del accidente

1.6.4.1 Pesos

Vacío	799,3 kg
Combustible (95 litros x 0.72)	68,4 kg
Carga en tolva (semilla)	400,0 kg
Piloto	88,0 kg
Total de despegue	1.355,7 kg
Máximo de despegue (PMD)	1.315,4 kg
Diferencia	40,3 kg de más con respecto al PMD

1.6.4.2 El Centro de Gravedad en el momento del accidente se encontraba dentro de los límites especificados en el Manual de Vuelo de la aeronave, autorizada por el fabricante.

1.7 Información Meteorológica

1.7.1 De acuerdo con lo declarado por el piloto, las condiciones meteorológicas en el lugar de salida eran buenas, con techos altos, visibilidad 15 km, viento calmo, temperatura aproximada 34° C, lluvia a la vista y un frente de tormenta al S, aproximadamente a 25 km.

1.7.2 El informe emitido por el Servicio Meteorológico Nacional, con datos extraídos de los registros horarios de las estaciones meteorológicas Ceres Aero, Santiago del Estero y Presidencia Roque Sáenz Peña, interpolados para el lugar del accidente y en base a observación del mapa sinóptico de superficie de 18:00 UTC, indica: Viento: Variable/08 kt, Visibilidad: 10 km, Fenómenos significativos: Ninguno, Nubosidad: 2/8 Cu 600/1000 m – 2/8 Ac, Temperatura: 30 °C, Temp. Punto de rocío: 21 °C, Presión: 1006.0 hPa y Humedad relativa: 59 %.

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 donde ocurrió el accidente es un monte bajo (yunga) con presencia de quebrachos y se encuentra aproximadamente a 800 m al NO del lugar de despegue.

1.10.2 Al momento del accidente la zona se encontraba seca y la vegetación era verde.

1.10.3 Según lo declarado por el piloto, habría comenzado a llover siete minutos después del accidente y se formó gran cantidad de barro, lo que impidió el normal acceso a la zona por parte de los auxiliares de tierra que fueron a socorrerlo.

1.10.4 El lugar utilizado para la operación de la aeronave accidentada es el LAD N° 1439, que está registrado por la Dirección de Aeronáutica de la Provincia de Santiago del Estero.

1.10.5 Según lo informado por la DTA, el lugar dispone de un área utilizable de 1200 por 50 metros.

1.10.6 Se constató durante el trabajo de campo, que de los 1200 m declarados de longitud apta, solamente 800 m son apropiados para la operación de aeronaves.

1.10.7 El piloto accidentado utilizó referencias visuales para rotar la aeronave.

1.10.8 En la oportunidad del accidente, el piloto estimó que la aeronave habría recorrido, a partir de su "referencia", unos 120 m más que los que hubo necesitado en todas las oportunidades anteriores.

1.10.3 En el mencionado LAD no hay ningún indicador visual de dirección e intensidad de viento.

1.11 Registradores de vuelo

Esta aeronave no posee CVR ni FDR (no exigible).

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 El primer impacto de la aeronave se produjo en descenso, con orientación 290°, contra una rama (de aprox. 5 cm. de diámetro) de quebracho y a una altura de dos (2) metros.

1.12.2 Esto provocó un giro hacia la derecha de 110° y simultáneamente se desprendió la puntera del ala derecha, rompiéndose el tanque de combustible del mismo semiplano quedando la puntera a dos (2) metros del árbol.

1.12.3 Restos del tanque de combustible quedaron a ocho (8) metros, todos ellos alineados con el eje longitudinal del ala.

1.12.4 La aeronave cayó con rumbo 040° y a una distancia de diecisiete (17) metros del primer impacto.

1.12.5 No hubo otra dispersión de los restos más que la señalada ni se desprendió ningún componente antes del impacto.

1.12.6 La hélice y su correspondiente cono, permanecieron solidarios al motor y una de sus palas se enterró en el terreno un 20% de su longitud, sin deformaciones, ni rastros de movimiento de suelo como efecto del ingreso de la misma durante el impacto, en rotación.

1.12.7 La mencionada pala, penetró en una zona de raíces débiles, sin provocar corte de estas, por lo que se infiere, ingresó con un movimiento axial (considerando el eje longitudinal de la hélice), es decir, no giraba en el momento del contacto con el suelo o lo hacía con muy reducida potencia.

1.12.3 La posición de los comandos de acelerador y control de combustible, al momento de la llegada de los investigadores, era: todo atrás (reducido) y selector de combustible en "mezcla rica".

1.13 Información médica y patológica

No se encontraron antecedentes médico-patológicos en el piloto, que pudiesen haber sido causales del accidente.

1.14 Incendio

1.14.1 Se produjo como consecuencia de la rotura del tanque de ala derecha al impactar la aeronave contra el árbol y el combustible, al tomar contacto con las partes calientes del motor, inició el fuego, que comenzó de derecha a izquierda y desde el motor hacia la cabina.

1.14.2 El matafuegos de a bordo no fue utilizado, según los testimonios recibidos, por ser ineficaz ante la magnitud de las llamas.

1.14.3 No hubo mayor propagación del fuego porque comenzó a llover en la zona poco después del suceso, según lo declarado por el piloto a los investigadores.

1.15 Supervivencia

1.15.1 La cabina no se deformó y el piloto iba asegurado al asiento con el cinturón y arneses de hombros que, junto con el uso del casco de vuelo, lo preservaron adecuadamente de lesiones.

1.15.2 El piloto vestía ropa informal y camisa de mangas cortas por lo que recibió leves quemaduras en un antebrazo y en el dorso, abandonó la aeronave por sus propios medios.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 La última habilitación anual fue realizada por Mc. Aviation SRL, el 20 – NOV – 04, y el mantenimiento posterior se realizó de acuerdo a las especificaciones del fabricante.

1.16.2 Las libretas historiales de motor y planeador están completas y las actividades de mantenimiento, convenientemente registradas y la documentación se preservó, porque el piloto no la llevaba a bordo.

1.16.3 En el lugar del accidente se comprobó en los restos calcinados de la aeronave que hubo continuidad de comandos de vuelo: la palanca de comandos y pedales.

1.16.4 También se constató la continuidad de los comandos de motor, para ello se desmontó el carburador para la inspección detallada en taller.

1.16.5 El Centro de Ensayos en Vuelo de la Fuerza Aérea Argentina (CEV) realizó un informe, correspondiente a la Validación del Certificado Tipo del avión PA-25 (Fabricado en Mendoza y denominado "Puelche"), para la versión de motor con 235 HP y hélice de paso fijo, en cumplimiento de un convenio DNA – CEV (Ref.: DOC/CEV/CERT/002).

1.16.6 El informe determina: La entrada en pérdida de esta aeronave se mani-

fiesta con la caída del semiplano izquierdo, provocando al avión un viraje plano en descenso, con control de comandos de vuelo en toda la fase de pérdida.

1.16.7 No tiene vibraciones que anticipen al piloto sobre la entrada en pérdida, requiriéndose un mínimo de 30 m de altura para salir de la misma.

1.16.8 También, el informe mencionado expresa: La operación de vaciado rápido de la tolva, cuando la aeronave está configurada para siembra, debe ser acompañada con una decidida presión de “palanca adelante” a fin de evitar que la proa se levante abruptamente.

1.16.2 Informe de motor

1.16.2.1 Se utilizaron las instalaciones del Taller del Grupo Técnico de la Escuela de Aviación Militar, para analizar dos cilindros completos (el N° 2 y el N° 6), ocho bujías y el carburador, de lo que se deduce:

- 1) Los elementos analizados en el taller estaban en condiciones normales de funcionamiento.
- 2) La planta de poder, no habría tenido una detención brusca, a juzgar por el análisis realizado a los conjuntos de cilindros inspeccionados que no tienen deformaciones ni roturas comunes en este tipo de situaciones anormales.

1.16.3 Peso y balanceo

1.16.3.1 Según los datos informados por el piloto, lo investigado en gabinete, analizando procedimientos y tablas del manual de vuelo, el peso de la aeronave al momento del despegue se encontraba excedido en 40,3 kg.

1.16.3.2 De acuerdo al Manual de Vuelo de la aeronave, en condiciones de PMD, en la configuración de 0° de flaps utilizada en el momento del accidente, pista dura y atmósfera standard, debió haber utilizado 292 m para el despegue y, con sorteo de obstáculo de 15 m, 448 m.

1.16.3.3 Para el cálculo del Centro de Gravedad, al momento del accidente, corresponde el siguiente análisis:

	Peso (lb)	Brazo (pulg.)	Momento
Peso vacío:	1762.15	84.62	149113.133
Combustible:	150	102	15300
Piloto:	194	135	26190
Carga de tolva	<u>881.84</u>	93	<u>81933</u>
TOTAL	2987,99		272536,133

Posición del CG = Momento (lb.pulg.) / Peso (lb)

Posición del CG = 272536.133 / 2987.99

Posición del CG = 91.21 pulg. = 2316.734 mm.

1.16.3.4 De acuerdo con la Planilla de Peso y Balanceo realizada el 16 – OCT –

00, el CG máximo trasero es de 2.349 mm por lo que, cuando se realizó la operación que finalizó en accidente, el mismo se hallaba dentro de los límites establecidos para la categoría Restringido, pero fuera de la envolvente aprobada, cercano a la posición máxima atrasada.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

La Empresa propietaria y operadora de la aeronave, afectó ante la DHA (Departamento Trabajo Aéreo) al piloto accidentado y a la aeronave LV-MTE.

1.18 Información Adicional

Recientemente, la aeronave LV-MTE protagonizó un accidente el día 03 ABR 02, estableciéndose como causa del mismo (Disposición N° 80/02): “Choque de la aeronave contra un desnivel del terreno, durante un aterrizaje de emergencia con el motor detenido, por desprendimiento de los tornillos de sujeción del flotante del carburador” y desde su posterior reparación y puesta en servicio habría volado 305.8 hs.

1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces

No se utilizaron nuevas técnicas.

2. ANÁLISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 Durante el recorrido de despegue, cuando la aeronave había recorrido la distancia “conocida” por el piloto, que necesitaba para despegar y éste percibió que necesitaba más recorrido en tierra para lograr la velocidad necesaria, no adoptó el procedimiento de vaciado rápido de tolva, y continuó el despegue.

2.1.2 Es muy probable que al llegar al punto en que usualmente la aeronave despegaba, al no hacerlo ésta, intentó un mayor ángulo de cabreo y así “forzar” el despegue, con la aeronave cargada.

2.1.3 Por las condiciones de temperatura y el probable componente de viento de cola en que se encontraba dicha acción habría colocado a la aeronave en Segundo Régimen, donde la potencia disponible es menor que la potencia necesaria.

2.1.4 Considerando el despegue, vemos que el avión está utilizando Potencia de Despegue y ésta es la máxima que puede disponer el piloto.

2.1.5 En la primera parte del despegue es preciso que el piloto coloque la actitud de despegue establecida por el fabricante en el Manual de Vuelo, de acuerdo a la norma de certificación y, espere que la aeronave abandone el suelo sin incrementar la actitud, ya que el incremento de la misma, en condiciones de Segundo Régimen incrementa la Potencia Necesaria por el efecto de la Resistencia Inducida (vórtices marginales de puntera de plano).

2.1.6 La norma de certificación estipula una serie de parámetros que dejan ciertos márgenes de seguridad para las acciones inadvertidas por el piloto pero que, luego de sobrepasados los mismos son de difícil, cuando no imposibles de corregir.

2.1.7 En este caso la acción correctiva hubiera sido disminuir el ángulo de cabreo de la aeronave para que, al incrementar la velocidad, el avión saliera de la condición de Segundo Régimen.

2.1.8 La proximidad del suelo hacia imposible dicha acción.

2.1.9 Sin considerar que la aeronave, al momento del despegue, estaba excedida de su PMD, la velocidad que utilizó el piloto para la maniobra fue la correspondiente a pesos inferiores.

2.1.10 Efectos del sobrepeso en el despegue para el tipo de aeronave accidentada:

- 1) Necesita mayor velocidad de despegue;
- 2) La carrera de despegue se hace más larga y se necesita disponer de más longitud de pista.
- 3) El régimen de ascenso se reduce y puede ser comprometido salvar obstáculos.
- 4) La velocidad de crucero es menor.
- 5) La capacidad de maniobra del avión se empobrece.
- 6) La entrada en pérdida del avión se produce con una velocidad mayor que en condiciones normales certificadas.
- 7) La velocidad de planeo y aterrizaje debieran ser incrementadas para disponer de ciertos márgenes de seguridad dado el incremento, no factible de ser determinado, de la Velocidad de Perdida (V_s).

2.1.11 El CG retrasado puede producir los siguientes efectos:

- 1) La aeronave estará pesada de cola y una vez despegada, tendrá tendencia a ascender, ello sumado al accionamiento de la descarga rápida, pueden inducir a una entrada en pérdida, si no se actúa decididamente para corregir la actitud.
- 2) En estas condiciones el avión no logró la sustentación necesaria ni la velocidad recomendada de ascenso.
- 3) Al comenzar el viraje por derecha perdió sustentación el semiplano del mismo lado e inició un rolido con mayor velocidad angular, agravándose la situación cuando el piloto intentó corregir la caída de ala con viraje opuesto, quedó con actitud de "nariz arriba", y entró en pérdida.

- 4) Como el piloto no pudo mantener la línea de vuelo al despegar, accionó la descarga rápida de la tolva sin corregir la actitud de nariz arriba, inducida ésta por la apertura de la tolva, perdiendo totalmente la efectividad de los comandos de vuelo.
- 5) De acuerdo a las conclusiones del análisis técnico, el motor, al momento del impacto, estaba sin entregar potencia, por lo que se infiere que, después de la situación planteada en el párrafo anterior, el piloto decidió realizar un aterrizaje de emergencia “al frente”, llevó hacia atrás el acelerador y con esa intención y cegado por el sol, la aeronave impactó contra una rama de quebracho, rompió la puntera de ala, modificó la trayectoria inicial en 110 grados por derecha, cayó al suelo en forma casi vertical desde aproximadamente dos metros.
- 6) Por esto se estimó, que la velocidad de impacto fue inferior a la de pérdida, ya que, si el avión hubiese tenido potencia y mayor velocidad, hubiera “arrancado” la puntera, y por inercia, hubiera tendido a seguir en la trayectoria inicial.
- 7) En este caso, giró 110 grados desde la trayectoria inicial y cayó “en planta”, en forma casi vertical, a poca distancia desde el primer impacto.

2.1.11 El piloto manifestó a los investigadores que, luego del accidente y observando la columna de humo que originó el incendio posterior, se percató que el viento había cambiado de dirección respecto al que observó antes de despegar, estando en ese momento del S, y transcurridos aproximadamente siete (7) minutos, comenzó a llover.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 De las características observadas en las deformaciones resultantes en la hélice luego del impacto, y debido a que no se determinaron fallas técnicas que hubieran motivado algún malfuncionamiento del motor, se infiere que, el mismo no entregaba la potencia necesaria para volar porque el piloto llevó hacia atrás el comando de acelerador, en algún momento anterior al impacto.

2.2.2 Por haberse consumido el combustible y el aceite a consecuencia del incendio posterior al impacto, no se obtuvieron muestras de los fluidos de la aeronave para análisis en laboratorio.

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto poseía licencia habilitante y estaba autorizado por la DHA para realizar Trabajo Aéreo teniendo el certificado de Aptitud Psicofísica en vigencia.

3.1.3 El peso de la aeronave, al momento del despegue, estaba excedido en 40,3 kg sobre el PMD.

3.1.4 El CG de la aeronave, al momento del despegue, se encontraba, fuera de la envolvente autorizada de vuelo, pero dentro de la proyección de los márgenes previstos por el fabricante.

3.1.5 En el lugar de despegue no había ningún indicador visual de velocidad y dirección de viento

3.1.6 La aeronave era mantenida de acuerdo al plan de inspecciones del fabricante y la documentación técnica de la aeronave estaba actualizada.

3.1.7 La hélice resultó afectada con deformaciones por temperatura pero no por deformación mecánica.

3.1.8 Al momento del impacto el motor no entregaba la potencia necesaria para mantener el vuelo de la aeronave.

3.1.9 La aeronave impacto en pérdida de sustentación.

3.2 Causa

Durante un vuelo de aeroaplicación, en la fase de despegue, probable entrada en segundo régimen, lo que derivó en una posterior entrada en pérdida, debido a exceder los pesos máximos de despegue y una deficiente técnica de vuelo.

3.2.1 Factores contribuyentes

- 1) Despegar con viento de cola
- 2) Carencia de indicador visual de intensidad y dirección de viento.

4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD:

4.1 A la empresa aeroaplicadora

4.1.1 Considerar la necesidad de adoptar las medidas adecuadas para que los pilotos que operan sus aeronaves, conozcan y cumplimenten los procedimientos descritos en el Reglamento de Vuelos, Capítulo V “Reglas Generales aplicables al Tránsito de Aeródromo”, párrafo 54 “Despegue”.

4.1.2 Asimismo adoptar las medidas de adiestramiento apropiadas a los efectos de que sus pilotos conozcan y apliquen los procedimientos y limitaciones contenidos en el Manual de Vuelo de la Aeronave, a los efectos de contribuir a la seguridad de la operación aérea y a salvaguardar los medios técnicos de su propiedad.

5. REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Remitir copia de la presente Resolución a la Biblioteca Nacional de Aeronáutica para ser utilizado como material de consulta de los lectores y archivo.

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas, por la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil, deberán

informar a la Comisión de Prevención de Accidentes en un plazo nunca 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 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:

Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil
Avda. Pedro Zanni 250
2º Piso Oficina 264 – Sector Amarillo
(1104) Capital Federal

o a la dirección Email
buecrp@faa.mil.ar

BUENOS AIRES, de mayo de 2004.

Aux. Inv. Operativo: Vicecomodoro Juan José FERNANDEZ.
Aux. Inv. Técnico: Ingeniero Aeronáutico Vicente MORALES.

Director de investigaciones