

C.E. N° 2.364.051 (FAA)

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 CODIGO AERONAUTICO (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: Pasteur - Zona Rural - provincia de Buenos Aires.

FECHA: 27 FEB 05.

HORA: 11:10 UTC.

AERONAVE: Avión.

MARCA: Piper.

MODELO: PA-11.

MATRICULA: LV-YMD.

PILOTO: Licencias de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión y de Piloto Aeroaplicador Avión.

PROPIETARIO: Privado.

NOTA: Las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC), que para el lugar del accidente corresponde a la hora huso - 3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del Vuelo

1.1.1 El 27 FEB 05 a las 11:10 hs aproximadamente, el piloto se encontraba en tareas de aeroaplicación en la zona rural de la localidad de Pasteur provincia

de Buenos Aires, cuando en el sobrevuelo de una melga sobre un sembrado de soja colisionó con un conductor de media tensión del suministro eléctrico en dicha zona rural, que cruzaba perpendicularmente la dirección del vuelo.

1.1.2 El mencionado cable es denominado "unipolar" con retorno por tierra, y consiste en un conductor de 7,35 mm² de sección, que soportó el impacto del avión y provocó que la aeronave se precipitara a tierra, capotando.

1.1.3 Por el impacto o por otra razón no determinada, se abrió el tanque de combustible, por donde se derramó el mismo que contribuyó a incrementar el incendio, iniciado en la parte posterior del motor y que consumió al avión.

1.1.4 Dado el estado de la hélice, prácticamente sin daño, se estima que el motor estaba detenido al momento del impacto con el cable.

1.1.4 El accidente ocurrió de día.

1.2 Lesiones a Personas

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

1.3 Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Célula: destruida por impacto y posterior incendio.

1.3.2 Motor: Con severos daños en la parte inferior y posterior, rotura del tanque de aceite, carburador destruido por el fuego, rotura del múltiple de los conductos de admisión, ambas magnetos con daños de importancia, y afectados por temperatura; destruidos todos los comandos de accionamiento, cilindros afectados por temperatura al igual que las tapas laterales, todos los transmisores ubicados en la parte posterior afectados por el impacto y la temperatura, tomas de bancadas con grandes deformaciones.

1.3.3 Hélice: Daños leves en ambas palas.

1.3.4 Daños en general: Destruída.

1.4 Otros daños

Desprendimiento del conductor eléctrico de los postes sostenes de la línea de media tensión que colisionó el avión.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto de 32 años de edad, era titular de la Licencia de Piloto Aeroaplicador Avión, habilitado para aeroaplicación diurna, en Monomotores Terrestres

hasta 5.700 kg, poseía además las Licencias de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión con habilitaciones para Vuelo nocturno; Vuelo por instrumentos; Aviones Monomotores y Multimotores Terrestres hasta 5.700 kg, Piloto de Planeador e Instructor de Vuelo de Avión.

1.5.2 Su Certificado de habilitación Psicofisiológica se encontraba vigente; hasta el 30 JUN 05.

1.5.3 La experiencia de vuelo en horas era la siguiente:

Total:	2.356.5 horas
Últimos 90 días:	sin datos
Últimos 30 días:	sin datos
En el día del accidente:	sin datos
En el tipo de aeronave accidentada:	sin datos
En aeroaplicación:	sin datos

1.5.4 El total de horas de vuelo fue proporcionada por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, en razón de no encontrarse el "libro de vuelo".

1.6 Información sobre la aeronave:

1.6.1 Célula

1.6.1.1 Piper PA-11, serie N° 1657. Monoplano, adaptado monoplaça, de ala alta reforzada de construcción mixta; el fuselaje estaba construido de tubos de acero cromo - molibdeno (SAE 4130 y 1025) soldados, con envarillado de madera y revestimiento de tela. Poseía Certificado de Aeronavegabilidad Especial, clasificación Restringido, propósito: Agrícola, control de plagas.

1.6.1.2 Las alas estaban construidas con dos largueros metálicos con revestimiento de tela y perfil alar US 35- B y el empenaje en tubos de acero soldados. El tren de aterrizaje es convencional fijo y sistemas de freno hidráulico y a disco en las ruedas principales.

1.6.1.3 El sistema de combustible lo constituye, un tanque ubicado en el ala izquierda (unión al fuselaje) con una capacidad de 64 litros y, la alimentación al motor se realiza por gravedad.

1.6.1.4 El tanque de droga del equipo de fumigar, estaba instalado en el lugar del asiento trasero.

1.6.1.5 Al no tener batería, la aeronave era puesta en marcha manualmente conectando los magnetos.

1.6.1.6 El tipo de inspección era periódica; tenía un Total General (TG) de 4.009.7 hs; Desde la Última Recorrida (DUR), 339 hs; Desde la Última Inspección (DUI), 18 hs; Última Inspección Mayor a las 3.670 hs. de TG; Última inspección Anual (100 hs) a las 3.991.7 hs. TG, el 22 DIC 04, realizada por Taller (DNA 1B-70), dándole validez al Certificado de Aeronavegabilidad hasta DIC 05.

1.6.2 Motor

Marca Continental, modelo C-85-12F; Serie N° 22790-6-12F; Potencia 85 hp - Tipo de Inspección: "On Condition". TG 2.415 hs. DUR: 339.4 hs. DUI. 18 hs. Última inspección mayor a las 2.075.6 hs TG, Última Inspección Tipo 100 hs, realizada el 22 DIC 04 por Aero Taller Roldán.

1.6.3 Hélice

1.6.3.1 De acuerdo con la documentación de la DNA y el último Formulario DNA 337, la hélice era marca Mc Cauley, modelo 1B90, cantidad de palas 2, N° de serie: 19470, Paso: fijo, material de construcción: metal, TG hs. Sin antecedentes, DUR: 128 y DUI: 18 hs.

1.6.3.2 Sin embargo tenía instalada otra hélice, marca Sensenich modelo M76AK, sin antecedentes, aunque también elegible para la aeronave.

1.6.4 Peso y balanceo al momento del despegue

1.6.4.1 Pesos

Vacío:	467,00 kg
Combustible (32 lts X .72):	23,00 kg
Piloto:	75,00 kg
Carga de droga:	70,00 kg
Total al momento del despegue:	514,00 kg
Máximo de despegue (PMD):	567,00 kg
Diferencia:	53,00 kg en menos respecto al PMD

Autonomía:	3,2 horas
Consumo horario:	20,0 litros/h.

1.6.4.2 El centro de gravedad estaba dentro de los límites estipulados por el Manual de Vuelo del Avión, autorizado por el fabricante.

1.7 Información Meteorológica

1.7.1 Según lo informado por el Servicio Meteorológico Nacional, con datos obtenidos de los registros horarios de las estaciones meteorológicas de los aeródromos Junín y Pehuajó interpolados al lugar y hora del accidente y visto el mapa sinóptico de superficie de 12:00 UTC, las condiciones eran: Viento 360/03 kt; Visibilidad: 10 km; Fenómenos Significativos: ninguno; Nubosidad: 2/8 CI CS 6000 m; Temperatura 18° C; Temperatura punto de rocío: 15.4° C; Presión 1007.0 hPa y Humedad relativa 85 %.

1.7.2 De acuerdo con lo informado por el Observatorio Naval Buenos Aires, en el lugar de coordenadas 35° 02' S y 62° 07' W, el 27 FEB 05 a las 08:10 HOA,

(11:10 UTC), la posición del sol en el cielo era: Altura = 14° 40' 31" y Azimut = 89° 48' 38" medido desde el Norte hacia el Este.

1.8 Ayudas para la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 El accidente ocurrió en la línea divisoria entre un sembrado de soja y campo de pastoreo, lugar donde tuvo el impacto final el avión. Las coordenadas geográficas son 35° 02' S y 062° 07' W; se encuentra a 20 km al SW aproximadamente de la localidad de Pasteur, con una elevación: 87 m sobre el nivel medio del mar.

1.10.2 La zona rural de la provincia de Buenos Aires, recibe el servicio de electricidad a través de cooperativas que en general se encuentran establecidas en la localidad más importante próxima a los usuarios rurales.

1.10.3 Para proveer el servicio, la cooperativa instala líneas aéreas a cada uno de los requirentes, conformando una red de provisión eléctrica.

1.10.4 La instalación propiamente dicha está realizada con postes de madera tratada, de aproximadamente 7,20 m sobre el terreno, afirmados bajo tierra con base de madera dura, abulonados entre sí, cuyo sostén es reforzado por contrapostes de madera y riendas de acero.

1.10.5 Estos postes sostienen los conductores que están ubicados a una distancia entre sí de 120 a 160 m, teniendo en la parte superior un aislador de perno rígido, empotrado al poste que sostiene al conductor.

1.10.6 El conductor, tensado, de una sección de 7, 35 mm² (3 mm de diámetro aproximadamente) responde a las Normas IRAM 346 ACINDAR denominado "línea monofásica con retorno por tierra 7,62 kv".

1.10.7 Tiene una coloración gris clara que es difícil de ver, dependiendo básicamente su observación, de la incidencia de la luz sobre el mismo, del punto del observador, quizás de la atención prestada, por lo que su presencia se deduce, por la existencia de los postes sostenes de los cables.

1.10.8 Tiene una resistencia a la tracción de 137 kg / mm² y al ser embestido por una aeronave, es de difícil corte, y cede arrastrando los postes sostenes; y como normalmente no se desenganchan, la aeronave es frenada y cae al terreno con violencia, cuando colisiona con el tren de aterrizaje o el equipo de aeroaplicación.

1.10.9 Los cables no disponen de señalización para ser localizados por un observador en vuelo, por lo que, embestirlos accidentalmente es un riesgo cierto, y en la mayoría de las veces, las consecuencias de tales colisiones resultan fatales.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave después de la colisión con el cable, impactó contra el terreno, capotó, se incendió y quedó destruida. No hubo dispersión de restos.

1.13 Información médica y patológica

1.13.1 No se conocen antecedentes médico / patológicos que pudieran haber influido en el desempeño del piloto en el momento del accidente.

1.13.2 El reconocimiento médico con realización de autopsia en el cadáver del piloto, dice: Que el deceso fue por probable "Edema agudo de pulmón".

1.14 Incendio

Se produjo incendio por rotura del tanque de combustible y derrame de éste sobre las partes calientes del motor, que destruyó el avión.

1.15 Supervivencia

1.15.1 En razón de no haberse descrito en el informe de autopsia, lesiones propias de impactos en el cuerpo del piloto, se infiere que los arneses de sujeción, cumplieron con su cometido.

1.15.2 El piloto quedó con vida y salió por sus propios medios del avión. Fue asistido por personal de bomberos voluntarios y el cuerpo médico de la localidad de Roberts y trasladado de inmediato en ambulancia del lugar para su atención hasta el hospital de la Ciudad de Lincoln, ambas poblaciones próximas al lugar del accidente y pertenecientes a la provincia de Buenos Aires, donde falleció.

1.15.3 Al detenerse el avión en posición invertida, seguramente tuvo dificultades para desabrocharse los arneses, por la posición extraña para poder abandonar el avión.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 La aeronave al colisionar con la línea eléctrica, aparentemente con velocidad y posiblemente con motor detenido, continuó desplazándose en dirección del vuelo enganchado en el cable que no se cortó y a una distancia de 30 m del tendido, se precipitó a tierra e impactó, en primer término, con la parte frontal (hélice - motor) sirviendo ésta de punto de apoyo para dar media vuelta y quedar invertida y en sentido opuesto.

1.16.2 Al impactar con la parte delantera e iniciar el movimiento de pivoteo, se fracturaron el carburador y las cañerías de alimentación de combustible, derramándose éste sobre las partes calientes del motor, al quedar en forma invertida, produciéndose de inmediato la combustión.

1.16.3 Se trató de identificar los componentes de accionamiento de los comandos de vuelo pero, dado el estado en que quedó la aeronave, no fue posible hacerlo.

1.16.4 Dada la posición horizontal en que fue encontrada la hélice, que no se desprendió del cigüeñal, y los leves daños sufridos por ésta, y por el arranque de la bomba centrífuga de su soporte, puede suponerse una detención del motor, ya que la aeronave impactó al cable con la bomba centrífuga, pasando aquél por debajo de la hélice.

1.16.5 El motor, en el impacto, prácticamente se incrustó en el habitáculo del piloto, se fracturó completamente la bancada y desapareció el parallamas por el impacto e incendio, al igual que el tablero principal de instrumentos, resultando por esto imposible encontrar algún comando de motor u observar alguna indicación de parámetros que permitieran determinar si sufrió algún inconveniente que pudiera haber condicionado el funcionamiento del motor.

1.16.6 Con respecto al mantenimiento del motor, y de acuerdo a datos obtenidos en la libreta historial y lo asentado en el formulario DNA 337 emitido por el TAR 1B-70 de fecha 22 DIC 04, éste ingresó al "Plan de Mantenimiento por Condición" (PMPC) con fecha 03 DIC 03 según consta en la pág. 41 del historial y de acuerdo a la Circular N° 43-50.

1.16.7 Esta Circular es muy específica en su contenido, referido al control del consumo de aceite, el que deberá ser anotado en el historial del motor, en correspondencia con las horas en servicio. La falta de cumplimiento de esto hace caducar la aplicabilidad del PMPC, debiendo ingresar nuevamente al programa original.

1.16.8 Según lo asentado en la pág. 25 del historial, el motor venció calendariamente en 1998, por lo tanto éste se encontraría vencido en siete años si se aplica el programa original.

1.16.9 Esto se contradice con lo asentado en el Formulario 337 de fecha 22 DIC 04, en donde se efectuó una inspección de rehabilitación Anual y el cumplimiento de la CA N° 43-50, por consiguiente no se tuvo en cuenta lo especificado en dicha CA, habilitando nuevamente el motor para operación bajo el PMPC.

1.16.10 Como el carburador no fue encontrado por haberse consumido en el incendio, no se tuvo la certeza del cumplimiento de la directiva (AD) N° 98-01-06 de fecha 13 FEB 98, no obstante lo indicado en el Formulario "Cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad" anexadas al 337 del TAR 1B-70; esta AD es aplicable al carburador para prevenir la interrupción del flujo de combustible al motor, dando como resultado inconvenientes para alcanzar el rango de potencia.

1.16.11 La modificación al carburador contemplada en la AD está avalado por el Boletín de Servicio de "Precision Airmotive Corporation" N° MSA-2 Revisión N° 2 de fecha 15 OCT 90 y actualizado el 28 DIC 98 y consiste en reemplazar el Venturi de dos piezas por uno nuevo de una pieza.

1.16.12 De acuerdo con los datos incluidos en el 337 del TAR 1B-70 y el 337 suministrado por la DNA, la hélice que figura montada en la aeronave es Mc Cauley modelo 1B90 Serie N° 19470, pero la encontrada es Sensenich modelo M76AK Serie N° 25539, por lo que se estima: hubo un cambio de hélice no asentado luego de la inspección, o hubo falta de control durante la inspección, y la no información a la DNA por parte del taller actuante de los cambios efectuados.

1.16.13 Por otra parte, y lo más significativo, de acuerdo al informe Meteorológico, la aeronave estaba operando en condiciones de "Posibilidad de serio congelamiento al carburador en todos los regímenes de operación".

1.16.14 Para determinar la composición y la resistencia a la tracción, se envió un trozo de cable igual al del tendido eléctrico (comercial ACINDAR - Norma IRAM 346 con capacidad de transporte 7,62 KW, comúnmente llamado Cable San Martín) al Laboratorio de Ensayos de Materiales de la empresa "Lockheed Martin Aircraft Argentina S.A. (LMAASA)".

1.16.15 De acuerdo con el Informe Técnico N° DI/GE 027/05 elaborado por LMAASA, la composición del alambre es la siguiente: C 0,76; Si 0,20; Mn 0,74; CR 0,02; Ni 0,04; Mo 0,012; P 0,03; S 0,024; W 0,34; Fe resto, siendo la resistencia a la tracción de 137 Kg / mm². Su sección 7,35 mm².

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era propiedad privada y era utilizada para trabajos aéreos.

1.18 Información adicional

Se destaca la colaboración brindada por el personal del destacamento de la localidad de Pasteur de la Policía de la provincia de Buenos Aires, en todas las tareas que le son propias, como así también la de cooperación con los investigadores de la JIAAC.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles y eficaces.

Se aplicaron las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos técnicos

No obstante las discrepancias encontradas en las libretas historiales, el no registro de las cargas de aceite según la C.A. N° 43-50, que hacía caducar el plan de mantenimiento "por condición" y el exhaustivo análisis de aquellos componentes

del motor que estaban en condiciones y que no fueron afectados por el impacto ni la temperatura generada por el incendio, podría decirse que no se encontró ningún motivo o anomalía mecánica que pudiera haber influido en la detención del motor, por lo que se estima más probable que ésta se produjo por formación de hielo en el carburador.

2.2 Aspectos operativos

2.2.1 El piloto había realizado por lo menos cuatro pasadas sobre el campo a tratar, dato que se obtiene por la posición de la aeronave con respecto al comienzo del campo, lugar de la primera corrida, de acuerdo a la planificación de estilo, que previa observación del lugar, toma como punto inicial del trabajo, el lugar más favorable para la aplicación aérea.

2.2.2 Esto nos estaría indicando que independientemente del peso total del avión al comienzo de la actividad, este dentro de los valores de carga, por lo que, en principio se descarta, un sobrepeso como factor determinante en la colisión contra el cable.

2.2.3 La zona donde se encontraba el sembrado tratado, era un área no confinada, por lo que las maniobras a efectuar, no ofrecían dificultad alguna para un trabajo a realizar dentro de los procedimientos usuales para la ejecución de esta tarea.

2.2.4 Si bien no se han encontrado antecedentes de la experiencia del piloto como aeroplata, se sabe a través de comentarios, que esa tarea la realizaba desde hacía tiempo sin problema alguno, habiendo obtenido la licencia correspondiente en el año 2000.

2.2.5 Además, era titular de la Licencia de Piloto Comercial de Primera Clase de Avión, y esto es indicativo de la experiencia en horas de vuelo que tenía el piloto, por los requisitos exigidos para obtener la mencionada licencia y que lógicamente se aplica a toda actividad aérea.

2.2.6 La altitud de presión era la estándar para la elevación del lugar, por lo que se considera que no tuvo ninguna influencia que pudiera afectar negativamente las actuaciones del avión.

2.2.7 De acuerdo con el informe del Observatorio Naval Buenos Aires la posición del sol a la hora y en el lugar del accidente era: Altura $14^{\circ} 40' 31''$, Azimut $89^{\circ} 48' 38''$.

2.2.8 Esta posición incide en 040° desde la izquierda con referencia al rumbo del avión (140°) en el momento de la colisión con el cable; se considera que el piloto pudo haber sufrido encandilamiento, además de la pérdida de potencia por detención del motor.

2.2.9 El encandilamiento, aunque momentáneo encefalece, por lo que se produce la pérdida de referencias exteriores y ésta situación, pudo haber afecta-

do el cálculo del ascenso para el pasaje sobre el cable, que resultó insuficiente, por lo que el avión colisionó al conductor eléctrico con la bomba centrífuga del equipo dispersor.

2.2.10 La pérdida de las referencias exteriores, se hace más crítica en la desaparición del horizonte natural que es la referencia base para el vuelo visual.

2.2.11 Se destaca que por la posición horizontal en que fue encontrada la hélice y los leves daños sufridos por ésta y por el desprendimiento de la bomba centrífuga de su soporte, se infiere una detención del motor ya que el avión impactó el cable con la bomba centrífuga, pasando aquél por debajo de la hélice.

2.2.12 Los valores de temperatura y humedad, considerados en el ábaco para computar y extraer las probabilidades de formación de hielo en el carburador, dan como resultado "sería posibilidad de formación de hielo en todos los regímenes".

2.2.13 Si como se presume que el motor estaba detenido por formación de hielo en el carburador y, el piloto no vio el conductor eléctrico, la colisión se produjo básicamente por esta última situación, conclusión a la que se arriba porque, dada la experiencia que tenía el mismo, hubiera maniobrado el avión para pasar por debajo del cable, o anticipado el ascenso para sobrepasar el obstáculo.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos Definidos

3.1.1 El piloto tenía licencia habilitante para el vuelo que realizaba.

3.1.2 Su habilitación psicofisiológica correspondiente, se encontraba vigente.

3.1.3 La aeronave tenía el Certificado de Aeronavegabilidad en vigencia.

3.1.4 Dado que el motor no cumplía acabadamente con la aplicación de la circular de asesoramiento de la DNA C.A. N° 43-50, podría considerarse vencido en tiempo calendario para su recorrida general.

3.1.5 No se determinaron fallas mecánicas en el motor.

3.1.6 Hay claras evidencias de que el motor se detuvo, y esta detención se atribuye a la formación de hielo en el carburador ante la ausencia de fallas mecánicas.

3.1.7 El peso y balanceo de la aeronave estaban dentro de los límites establecidos en el Manual de Vuelo.

3.1.8 Las condiciones meteorológicas en lo que respecta a temperatura y porcentaje de humedad, tuvieron influencia en el accidente.

3.1.9 De acuerdo al informe oficial sobre la posición del sol, éste se encon-

traba casi de frente al piloto al momento de la colisión, dificultándole la visión.

3.2 Causa

Durante un vuelo de aeroaplicación tratando un sembrado de soja, detención del motor y colisión de la aeronave con un conductor eléctrico monopolar y posterior choque contra el terreno e incendio, debido a causas que no pudieron ser determinadas fehacientemente.

Factores contribuyentes

- 1) Condiciones de seria probabilidad de formación de hielo en el carburador.
- 2) Probable dificultad de visión por parte del piloto por la posición del sol.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al tenedor de la aeronave

4.1.1 Considerar la necesidad de instruir adecuadamente a los pilotos que trabajen a su servicio, indicando y recalcando tantas veces como sea posible, adopten las medidas de seguridad básicas (estudio previo de la zona a aplicar, observación permanente de los obstáculos, etc.),

4.1.2 Asimismo tener en cuenta que el tiempo utilizado en una adecuada planificación de las operaciones aéreas en lotes que tienen tendidos de electrificación, nunca es una pérdida de tiempo, sino una inversión, que contribuye a una operación segura y a preservar los medios aéreos.

4.1.3 También recordar que la aplicación de reglas sencillas, en el trabajo aéreo, contribuye en gran medida a realizar el mismo en forma normal y segura.

4.1.4 De la misma manera, mejorar los asentamientos de las acciones de mantenimiento, en especial las relacionadas con las que rigurosamente deben cumplirse para validar los planes de mantenimiento por condición ("on condition").

4.2 A la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad

Considerar la conveniencia de evaluar si los registros técnicos de la aeronave fueron adecuadamente cumplimentados, como así también la actuación del aerotaller interviniente.

5 REQUERIMIENTOS ADICIONALES

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 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 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
Av. Com. Pedro Zanni 250
2° Piso Oficina 264 – Sector Amarillo
(1104) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

o a la dirección E-mail:
buecrp@faa.mil.ar

BUENOS AIRES, de septiembre de 2005.-

Investigador Operativo

Investigador Técnico

Director de Investigaciones