

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: AD San Francisco - provincia de Córdoba

FECHA: 26 de octubre de 2005

HORA: 16:45 UTC

AERONAVE: Avión Experimental

MARCA: RANS/PASSANO

MODELO: S-6 ES COYOTE II

MATRÍCULA: LV-X245

PILOTO: Licencia de Piloto Privado de Avión

PROPIETARIO: Aeroclub San Francisco

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

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 Según las declaraciones del piloto el 26 OCT 05 a las 15:45 hs UTC salió para realizar un vuelo de entrenamiento con la aeronave experimental matrícula LV-X245, despegando desde el Aeródromo San Francisco, con los tanques de combustible llenos, hacia un campo ubicado a 36 Km del Aeródromo, en la localidad de Colonia Prosperidad con el propósito de sobrevolarlo.

1.1.2 De regreso, después de una hora de vuelo, inició el procedimiento para el aterrizaje por pista 36 y con una altura de 700 pies, se incorporó a básica, configuró la aeronave con dos puntos de flaps y aterrizó sin novedad.

1.1.3 Posteriormente, durante el rodaje hacia el hangar, inesperadamente se elevó la cola de la aeronave, haciéndole bajar la nariz, sin que el piloto pudiera impedir que la hélice impactara contra el terreno, lo que provocó la detención brusca del motor. El piloto cortó llave de combustible, magnetos, llave de encendido y abandonó la cabina ileso y sin inconvenientes.

1.1.4 Con la ayuda de otras personas que se acercaron, procedió a enderezar la aeronave piloneada, y la empujaron hasta el hangar del aeroclub, en donde la guardaron hasta decidir el procedimiento a seguir.

1.1.5 El accidente ocurrió de día en horas de la tarde con buenas condiciones de visibilidad.

1.1.6 El suceso fue denunciado cuatro días más tarde, por un tercero mediante un llamado telefónico anónimo al Turno de la RANO.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: Sin daños.

1.3.2 Motor: Sin daños visibles exteriormente.

1.3.3 Hélice: Ambas palas seccionadas (destruida).

1.3.4 Daños en general: Leves.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto, de 42 años de edad, es titular de la Licencia de Piloto Privado de Avión, con habilitación para VFR Controlado en monomotores terrestres hasta 5700 kg.

1.5.2 No registra antecedentes de accidentes e infracciones aeronáuticas an-

teriores.

1.5.3 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica correspondiente a la licencia (Clase II), se encontraba vigente hasta el 31 AGO 06, con la limitación: "Debe usar lentes con corrección óptica indicada".

1.5.4 La experiencia de vuelo en horas era la siguiente:

Total:	138.0
En los últimos 90 días:	17.0
En los últimos 30 días:	5.0
El día del accidente:	1.0
En el tipo de avión accidentado:	4.4

1.5.5 El piloto no registró actividad de vuelo entre el 20 FEB 05 y el 04 ABR 05 (43 días), continuando la actividad de vuelo, posteriormente, sin cumplir el requisito de readaptación según las NOCIA.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Célula

1.6.1.1 Aeronave Experimental, Marca Rans/Passano, Modelo S-6 ES Coyote II, Número de Serie 001/02971095, matrícula LV-X245, fabricada a partir de un kit en la República Argentina por Rans / Passano en 1999.

1.6.1.2 Es un monomotor terrestre, construido por aficionado, monoplano de ala alta de geometría trapezoidal, biplaza lado a lado y tren de aterrizaje convencional fijo; el fuselaje está compuesto de una cabina de pilotaje construida en acero cromo molibdeno SAE 4130, soldado a un cono de cola formado por un reticulado de tubos de aluminio 6061 T6, ensamblado mediante herrajes 2024 T4 y remaches de acero inoxidable.

1.6.1.3 Las alas están formadas por un caballete de tubos de aluminio 6061 T6; posee un tubo de borde de ataque de 3 pulgadas de diámetro y un tubo de borde de fuga de 2 pulgadas de diámetro, revestidos con tela de Dacron 4.0 Oz.

1.6.1.4 El Certificado de Aeronavegabilidad Especial, Categoría Experimental, fue emitido por la DNA el 12 JUL 00, con las limitaciones de operación para aeronaves experimentales construidas por aficionados.

1.6.1.5 Según Formulario 337, el 25 JUL 05, cuando totalizaba 413 hs de Total General (TG) de nuevo, se efectuó inspección de 100 hs (Rehabilitación Anual) por el aerotaller 1B285 DNA, Hangar 7 EAA (Experimental Aircraft Association), en el AD General Rodríguez, provincia de Buenos Aires.

1.6.1.6 Según el historial, al momento del accidente, totalizaba 415.9 hs de TG. La última inspección de rehabilitación anual asentada allí era de fecha 20 JUL 01.

1.6.2 Motor

1.6.2.1 Según la constatación efectuada, la aeronave estaba equipada con un motor Rotax modelo 912 UL de 80 hp, Número Serie 4.402.030. Según lo registrado en la DNA, el Form. 337 y el Historial del Motor, el Número de Serie asentado es el 4.401.537.

1.6.2.2 De acuerdo al Form. 337, el 25 JUL 05, se le efectuó una inspección de 100 hs para su rehabilitación anual, cuando totalizaba 413 hs. En la Libreta Historial en esa fecha registraba 402.7 hs.

1.6.2.3 El último registro de inspección de 100 hs que figuraba en la Libreta Historial, corresponde al 07 MAR 01 cuando totalizaba 200.5 hs.

1.6.2.4 Al momento del accidente totalizaba 415.9 hs de TG.

1.6.3 Hélice

1.6.3.1 El motor de la aeronave estaba equipado con una hélice bipala de madera, sin marca, número de serie, ni Libreta Historial, y que, según el Form. 337, debería ser marca Avihel. El propietario no poseía documentación que acreditara su procedencia.

1.6.3.2 Sobre el particular, el Representante Técnico del aerotaller 1B285 DNA, informó que el cambio de hélice se llevó a cabo por la erosión que sufrió la anterior (Ivo Prop) después de volar en una fuerte lluvia.

1.6.4 Peso y balanceo

1.6.4.1 Según lo informado por la DNA (División Informática) la última Planilla de Peso y Balanceo fue confeccionada el 07 DIC 99.

1.6.4.2 Al momento del accidente, los pesos eran:

Peso Vacío:	249.70 kg
Piloto:	78.00 kg
Combustible:	21.60 kg
Total:	349.30 kg
Máximo de Despegue (PMD):	500.00 kg
Diferencia:	150.70 kg en menos con respecto al PMD

Combustible: Mezcla al 2% de aceite 2T / Gasolina de automotor de 96 octanos (Manual de Motor ROTAX 912 UL).

Consumo horario: 14 l / h.

Autonomía: 3 hs.

1.6.4.3 Dados los datos disponibles, el centro de gravedad se habría encontrado dentro de los límites establecidos en el Manual de Vuelo.

1.7 Información meteorológica

El informe emitido por el Servicio Meteorológico Nacional, con datos de los registros horarios de la estación meteorológica del AD Córdoba interpolados para la hora y lugar del accidente, y de acuerdo a los mapas sinópticos de superficie de las 15:00 UTC, del día 26 OCT 05, consigna: Viento: 050º/10 Kts; Visibilidad: 10 Km; Fenómenos Significativos: Ninguno; Nubosidad: 4/8 S/C 600 M; Temperatura: 22.2º C; Temperatura Punto de Rocío: 10.2º C; Presión: 1013.2 hPa y Humedad Relativa: 35 %.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No hubo.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 De acuerdo con las declaraciones del piloto, el accidente se produjo en el acceso existente entre la Torre de Control, los hangares y la pista del AD. San Francisco, distante 5 Km de la ciudad de San Francisco, provincia de Córdoba, en las coordenadas 31° 24´ 47" S - 062° 07´ 59,3" W, con una elevación de 121 m.

1.10.2 La pista es de tierra, cubierta con pasto, que se encontraba cortado correctamente y no presentaba ningún desnivel en el sector en que presumiblemente tuvo lugar el accidente, la orientación es 18/36 y las dimensiones son: 1510 m de longitud y 43 m de ancho.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

De acuerdo con las declaraciones del piloto, después del impacto de la hélice contra el terreno, la aeronave quedó piloneada sobre el acceso a la pista con rumbo Oeste, dispersándose solamente los restos de la hélice destruida.

1.13 Información médica y patológica

No se encontraron en el piloto, antecedentes medico / patológicos, que pudieran haber influido o tenido relación con el accidente.

1.14 Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

Los cinturones, que corresponden al asiento del piloto, soportaron el esfuerzo al que fueron sometidos; el piloto abandonó la aeronave, sin haber sufrido lesiones y el habitáculo no tuvo deformaciones.

1.16 Ensayos e Investigaciones

1.16.1 El accidente no fue denunciado en tiempo y forma.

1.16.2 Cinco días después de ocurrido el accidente, con la aeronave dentro del hangar del Aeroclub San Francisco, se realizaron las siguientes verificaciones:

- 1) La continuidad de movimiento de comandos de todas las superficies móviles.
- 2) El motor (sin hélice) y sus componentes, aparentemente funcionaban sin haber tenido daños.
- 3) Faltaba el conjunto de freno izquierdo.
- 4) Sobre el panel de instrumentos inferior derecho, había colocado un aviso de advertencia para los pilotos, con la siguiente leyenda:
“Atención: NO TIENE FRENOS, CUIDADO CON LAS BALIZAS”

1.16.3 El piloto declaró que previo al aterrizaje, no tuvo evidencia de ninguna novedad que pudiera haber afectado el normal funcionamiento de la aeronave, en esa fase del vuelo.

1.16.4 Asimismo manifestó, que posterior al aterrizaje, cuando despejaba la pista en dirección al hangar del aeroclub, dio un poco de motor para acelerar el rodaje y de repente una ráfaga de viento elevó la cola de la aeronave; en ese momento el viento se encontraba del sector Norte aproximadamente 05 kts.

1.16.5 El propietario no mantenía los historiales de aeronave y de motor actualizados, en lo referente a la actividad, inspecciones, reparaciones, alteraciones y/o cambio de accesorios.

1.16.6 El número de serie del motor instalado no era coincidente con lo registrado en la documentación técnica (Historiales, Form.337 y RNA). Al respecto, el propietario manifestó que desde la instalación inicial, el motor no fue cambiado. Asimismo el Representante Técnico del aerotaller 1B285 DNA declaró que “... nunca se reemplazó ningún motor, el avión se matriculó y habilitó originalmente con el motor que está puesto en la actualidad. Lamentablemente nunca se chequeó el número de motor del historial con el número del motor instalado...”

1.16.7 La hélice no poseía Libreta Historial ni inscripción alguna, que permitiera establecer la procedencia y/o fabricación, según establece la recomendación de la C.A. 20-27D, Punto 6.d (2) sobre los materiales a emplear.

1.16.8 El propietario no poseía el Programa de Inspecciones y Mantenimiento de la aeronave, según lo establece la CA 20-27D, Punto 9.a (4).

1.16.9 El Manual de Vuelo en poder del propietario, no registra la supervisión del Ingeniero Aeronáutico que “intervino”, de acuerdo a la CA 20-27D, Punto 9.a (4).

1.16.10 La aeronave no poseía en la placa de identificación, la leyenda: “ADVERTENCIA PARA PASAJEROS: ESTA AERONAVE FUE CONSTRUIDA POR AFICIONADOS Y NO CUMPLE CON LAS REGULACIONES DE SEGURIDAD DE LA REPUBLICA ARGENTINA PARA AERONAVES ESTANDAR” según lo establece la CA 20-27D , Punto 6 inciso (b).

1.16.11 La aeronave no poseía la inscripción “EXPERIMENTAL” cerca de ambas puertas de entrada a la cabina, como lo establece la CA 20-27D, Punto 6 b (6).

1.16.12 En el período comprendido entre la emisión del Form. 337 del 28 JUL 04 y el Form. 337 del 25 JUL 05 (Rehabilitación Anual), se realizó un cambio de Hélice, que no está registrado ni en el Historial de la aeronave ni en el de motor.

1.16.13 En el Certificado de Aeronavegabilidad emitido por la DCABA (Dirección de Certificación Aeronáutica Buenos Aires) el 12 JUL 00, figura como propósito “Construcción por aficionado”, a pesar de que se realizaron dos transferencias, en las que de acuerdo a la CA 20-27D, se debe realizar una inspección para la emisión del nuevo CA, cambiando el propósito por “Operación de Aeronave construida por Aficionado” (DNAR 21.191 g.).

1.16.14 No se cumplimentaron los requisitos establecidos para realizar la transferencia de propiedad de la aeronave (CA 20-27D, Punto 9 b según siguiente detalle:

- 1) Constancia de que la DNA ha inspeccionado la aeronave.
- 2) Recibir el comprador, un Certificado de Conformidad otorgado por el vendedor, donde conste que, la aeronave, cumple con las performances establecidas por el constructor original.
- 3) Firmar el comprador, una declaración jurada dejando constancia que tiene conocimiento del contenido de la CA 20-27 y que ha recibido:
 - a) Manual de Vuelo
 - b) Manual de Mantenimiento (Programa de Inspección y Mantenimiento)
 - c) Historial de planeador, motor y hélice

1.16.15 El actual propietario desconoce la documentación que debe poseer de la aeronave para que la misma mantenga su Certificado de Aeronavegabilidad vigente.

1.16.16 No están registradas en el Historial de la Aeronave, las correspondientes inspecciones de la DNA, cuando se hicieron las dos transferencias de propiedad.

1.16.17 La hélice instalada en la aeronave, que habría sido marca Avihel (según el Form. 337 del 25 JUL 05) no tiene visible ninguna marca ni N° de Serie. El actual propietario no tenía ninguna documentación de referencia (CA 20-27D Cambio 1, Punto 6 d (2): “No deben utilizarse materiales de mala calidad o cuya identidad no pueda establecerse”).

1.16.18 El Manual del Usuario, Vuelo y Mantenimiento, en poder del propietario en su Capítulo II, Limitaciones de Peso y Centrado, especifica: para el modelo S-6 ES Coyote (tren aterrizaje triciclo), el Peso Vacío con motor Rotax 582, es de 198,50 Kg, con motor Rotax 503, es de 191,00 Kg y el PMD para ambos es de 400 Kg. Este Manual no corresponde al LV-X245, que tiene tren de aterrizaje convencional y motor Rotax 912 UL.

1.16.19 Para operaciones normales, dicho manual especifica: “A MENOS QUE SE DIGA OTRA COSA, LAS SIGUIENTES VELOCIDADES ESTAN BASADAS EN UN PMD DE 400 Kg. Y PUEDEN USARSE PARA CUALQUIER PESO INFERIOR”.

1.17 Información Orgánica y de Dirección

1.17.1 Según el Certificado de Propiedad, la Aeronave está inscrita desde el 21 JUL 05, a nombre del Aeroclub San Francisco, con domicilio en Zona Rural S/Nº, de la ciudad de San Francisco, en la provincia de Córdoba.

1.17.2 La autorización para el vuelo fue emitida por el Presidente del Aeroclub. El control se lleva mediante una planilla “Control de Vuelo”, en la que se registra el nombre del Piloto, Aeronave, hora de despegue, hora de aterrizaje, tiempo de vuelo y lo que el Socio debe abonar por el vuelo.

1.18 Información Adicional

No se formula.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles y eficaces.

Se utilizaron las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 El Piloto poseía licencia adecuada para el tipo de vuelo que realizaba, pero había perdido la habilitación por haber permanecido más de 30 (treinta) días sin volar, de acuerdo con lo especificado en las NOCIA. Su experiencia en vuelo en el tipo de aeronave, era muy escasa: 04:30 hs.

2.1.2 Al momento del accidente, las condiciones de viento en superficie estaban dentro de norma para el tipo de aeronave: de los 050° / 10 kts.

2.1.3 El piloto declaró, que posterior al aterrizaje, despejaba la pista en dirección al hangar del aeroclub, y en el momento en que daba un poco de motor para acelerar el rodaje, una ráfaga de viento elevó la cola de la aeronave.

2.1.4 Teniendo en cuenta, que el piloto mantenía el comando de profundidad centrado, dada la orientación de la aeronave en ese momento y el incremento de potencia, es probable que una ráfaga de viento pudiera influir en forma decisiva, para provocar el accidente.

2.1.5 La ausencia del conjunto masa de freno de la rueda izquierda, habilita la posibilidad de que en el rodaje se hayan accionado los frenos, teniendo respuesta solo en uno de ellos, lo que podría generar un giro brusco de la aeronave y al mismo tiempo una elevación de la cola, y el impacto de la hélice contra el terreno.

2.1.6 Como el accidente no fue denunciado en tiempo y forma, no fue posible encontrar evidencias en el terreno, que probaran la utilización de los frenos como causa del accidente, por lo cual se descartó esta posibilidad.

2.1.7 Por lo tanto se infiere, que la conjunción de: aplicación de potencia / ráfaga de viento de cola / inadecuada posición del comando de profundidad / in-experiencia del piloto, fueron las probables causas del accidente.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 Por las novedades encontradas en la documentación analizada: Manual del Usuario, Vuelo y Mantenimiento; Manual del Motor Rotax; Historiales de Aeronave y Motor y DNA Form. 337, y de acuerdo a la verificación visual y el estado general en que se encontró a la aeronave, se infiere que la misma, no estaba en condiciones operativas normales en el momento del accidente.

2.2.2 De acuerdo a los datos relevados de pesos, y en función de que la aeronave no ha tenido alteraciones en su diseño, desde la fecha de fabricación, la posición del CG en el momento del accidente, habría estado dentro de los límites permitidos por el fabricante.

2.2.3 En el momento de la inspección, la aeronave presentaba únicamente daños en la hélice, por impacto contra el terreno. Según el Manual del Usuario del Motor Rotax, el embrague de fricción de la caja de reducción, previene cualquier carga indebida en el cigüeñal en caso de contacto de la hélice con la tierra.

2.2.4 No se encontraron novedades en los Instrumentos de la aeronave, y se verificó el normal funcionamiento de los comandos de vuelo.

2.2.5 Se verificó la ausencia del conjunto de freno de la rueda izquierda; la novedad que debería ser privativa de vuelo, fue subsanada colocando un cartel

de advertencia en el tablero de instrumentos, con la leyenda: “Atención: NO TIENE FRENOS, CUIDADO CON LAS BALIZAS “.

2.2.6 Si bien la aeronave no se encontraba en servicio para efectuar el vuelo, se descarta que el accidente haya tenido su origen en una falla de origen técnico.

2.2.7 De la situación descrita en cuanto al seguimiento de las acciones de mantenimiento, las discrepancias mencionadas entre los componentes instalados y los consignados (motor y hélice) en la documentación técnica, se pone de manifiesto un deficiente control en este aspecto.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto no estaba habilitado para volar, pero su aptitud psicofísica estaba en vigencia.

3.1.2 Las condiciones meteorológicas tuvieron incidencia en la ocurrencia del accidente.

3.1.3 La superficie de la pista y acceso a plataforma, no tuvieron incidencia en el accidente.

3.1.4 La aeronave poseía Certificados de Matriculación, de Inscripción de Propiedad y de Aeronavegabilidad Especial con las Limitaciones de Vuelo, en vigencia por tiempo.

3.1.5 La aeronave no se encontraba en servicio para efectuar el vuelo (faltaba conjunto de freno de la pata izquierda del tren principal).

3.1.6 La documentación de la aeronave no cumple con las regulaciones en vigencia para aeronaves experimentales (Manual de Vuelo, Historial de Hélice, Programa de Mantenimiento, documentación de Transferencia, Planilla de Peso y Balanceo).

3.1.7 El N° de Serie del motor instalado en la aeronave, no concuerda con el registrado en la Libreta Historial de Motor ni en el Form. 337.

3.2 Causa

En un vuelo de aviación general, durante la fase de rodaje, posterior al aterrizaje, la aeronave piloneó, produciendo la rotura de ambas palas de la hélice, debido a la aplicación de una deficiente técnica de rodaje.

Factores contribuyentes

- 1) Falta de supervisión sobre la habilitación del piloto y el estado de la aeronave, por parte del Aeroclub.

- 2) Uso excesivo de potencia durante el rodaje.
- 3) Probable ráfaga de viento de cola.
- 4) Posicionamiento incorrecto del comando de profundidad.
- 5) Escasa experiencia y adiestramiento del piloto.
- 6) Aeronave no aeronavegable por carencia de freno en la rueda izquierda del tren principal.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al Piloto de la aeronave

4.1.1 La operación aérea segura se logra mediante la aplicación y el cumplimiento de todas las normas y reglamentaciones en vigencia, el aprovechamiento de toda la experiencia acumulada y el desarrollo de hábitos para las distintas fases de vuelo. El hecho de utilizar una aeronave fuera de servicio, por la falta de un conjunto de frenos del tren principal, volar sin estar adaptado y con escasa experiencia de vuelo en la aeronave, componen una situación de riesgo que culminó en el accidente.

4.1.2 Por lo expresado, se recomienda evitar las conductas incompatibles como las que debe poner de manifiesto un piloto y cumplimentar el marco normativo aeronáutico vigente, para evitar los riesgos potenciales existentes.

4.2 Al Propietario de la Aeronave

4.2.1 Disponer de una aeronave para vuelo en condiciones de “fuera de servicio”, debido a la falta de un conjunto de frenos del tren principal de aterrizaje y un aviso con la leyenda “No tiene frenos, cuidado con las balizas”; permitir la actividad de un piloto sin estar debidamente habilitado, pone de manifiesto un escaso apego a las más elementales normas sobre seguridad.

4.2.2 Asimismo, la falta de actualización de la documentación de la aeronave, utilización de componentes para reparaciones cuya identificación no pueda establecerse y la falta de los programas de mantenimiento del fabricante, denotan un inadecuado proceso de mantenimiento, cuyo resultado es la potencialidad de situaciones de riesgo para los pilotos y las aeronaves de la institución.

4.2.3 Por todo lo expresado se recomienda la aplicación de medidas sobre el control de gestión, en todos los sectores de la institución, relacionadas directamente con la actividad de vuelo, la habilitación de los pilotos, el mantenimiento de las aeronaves, en particular lo establecido en la CA 20–27D, contribuyendo con esto a la seguridad operacional y a preservar los medios aéreos disponibles.

4.3 A la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad

Considerar la conveniencia de evaluar la actuación del personal técnico relacionado con el mantenimiento de la aeronave accidentada.

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 2º Piso Oficina 264 – Sector Amarillo
(C1104AXF) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

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

BUENOS AIRES, de mayo de 2006.-

Investigador Operativo: Jorge Alberto BENÍTEZ
Investigador Técnico: Jorge Alberto VENENCIA

Director de investigaciones