

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 incidente, 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 incidentes.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra de índole administrativa o judicial que, en relación con el incidente, pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

ACCIDENTE OCURRIDO EN: zona rural de Colonia Benítez, provincia del Chaco.

FECHA: 18 ENE 06

HORA: 19:45 UTC aproximadamente

AERONAVE: Avión.

MARCA: Cessna.

MODELO: A-150-L

MATRÍCULA: LV-LBW

PILOTO: Alumno Piloto

INSTRUCTOR: Instructor de Vuelo de Avión.

PROPIETARIO: Aeroclub Chaco

NOTA: Las horas están expresadas en el 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 18 ENE 06 a las 16:10 horas local, aproximadamente, el Alumno Piloto, con la asistencia de su Instructor de Vuelo, despegaron desde el aeródromo

Resistencia/Aeroclub con la aeronave LV-LBW, para un vuelo de instrucción.

1.1.2 Durante el desarrollo del vuelo, estando la aeronave al mando del instructor, éste realizó un pasaje a un campo con baja altura. En tal circunstancia, la aeronave embistió una palmera y se precipitó a tierra.

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	2	-	-

1.3 Daños en la aeronave

Por los daños sufridos, la aeronave se considera destruida.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre las personas

1.5.1 Instructor de Vuelo

1.5.1.1 El Piloto al mando, de 33 años de edad, es titular de la Licencia de Instructor de Vuelo de Avión y tiene habilitación para aviones monomotores y multimotores terrestres hasta 5.700 kg, vuelo nocturno y vuelo por instrumentos. Copiloto B190 y Copiloto SW3.

1.5.1.2 Tiene además las Licencias de Piloto Aeroaplicador de Avión y Piloto Transporte de Línea Aérea.

1.5.1.3 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica Clase II estaba vigente hasta el 30 MAY 06.

1.5.1.4 Su experiencia de vuelo en horas era la siguiente:

Total de vuelo:	4878.1 hs
En los últimos 90 días:	62.0 hs
En los últimos 30 días:	31.7 hs
En las últimas 24 horas:	0.7 hs
En el tipo de avión accidentado:	700.0 hs
En Instrucción	1375.0 hs

1.5.1.5 Registra un accidente anterior, del 14 SET 95, con la aeronave Beechcraft D-50-C matrícula LV-GMN (Disposición N° 90/96 de la JIAAC). La causa expresa: "Durante la maniobra de traslado de la aeronave de un punto a otro de la plataforma de estacionamiento, la misma sale de la plataforma e impacta contra

un cartel de propaganda debido a una falla del freno izquierdo originada por una pérdida de líquido hidráulico y una maniobra deficiente de rodaje. Son causas contribuyentes: desconocimiento del piloto del funcionamiento y posibles fallas de un circuito elemental de frenos hidráulicos y los de su avión en particular. Ante la falla ocurrida en tierra, no tomar las medidas de prevención para efectuar un rodaje con falla de frenos”.

1.5.2 Alumno Piloto

1.5.2.1 El alumno tenía registradas 9 hs de vuelo en instrucción, todas en “doble comando”.

1.5.2.2 No tenía el Certificado de Aptitud Psicofisiológica, que debe poseer todo Alumno Piloto, como requisito previo a iniciar la actividad de instrucción en vuelo.

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Célula

1.6.1.1 Marca Cessna, modelo A-150-L, Número de Serie: A-150-1007. Fabricado en 1974 por Fábrica Militar de Aviones, en Argentina, con licencia de Cessna Aircraft Co.

1.6.1.2 Es un avión de construcción metálica, alas altas con montantes y tren de aterrizaje fijo tipo triciclo; posee capacidad para 2 personas en disposición “lado a lado” y posee comandos de vuelo dobles. Tiene dos puertas “tipo automóvil”, una a cada lado del fuselaje.

1.6.1.3 Cuando registró 4216 horas de TG, el 01 FEB 05 se le efectuó en un taller aeronáutico la inspección de habilitación anual y se la habilitó hasta FEB 06.

1.6.2 Motor

1.6.2.1 La aeronave estaba equipada con un motor marca Continental, modelo O-200-A, Número de Serie 214619-72A, que entregaba 100 hp de potencia.

1.6.2.2 El 08 NOV 01 se le efectuó recorrida general en taller aeronáutico, teniendo en ese momento 3.800.5 horas de TG.

1.6.2.3 El 22 JUL 05 se le completó la inspección de 50 horas, en taller aeronáutico, y se habilitó hasta las 4.271.2 horas del TG.

1.6.2.4 El 01 FEB 05 se le realizó la habilitación anual, cuando tenía registradas 4.221 horas de TG.

1.6.3 Hélice

1.6.3.1 El motor estaba equipado con una hélice marca Mc Cauley, modelo 1A101/HCM6948, Número de Serie G-8355, de dos palas metálicas de paso fijo.

1.6.3.2 El 17 AGO 99 se le realizó la recorrida general, en taller aeronáutico habilitado, cuando registró 3704.1 horas de TG.

1.6.4 Peso y balanceo

Según el Manual de Vuelo de la aeronave, los pesos Máximo de Despegue (PMD) y Máximo de Aterrizaje (PMA) son de 725,4 kg.

1.6.4.1 Al momento del accidente, la aeronave tenía 72.3 kg menos que el PMD, considerando:

Peso Vacío:	474	kg
Combustible: (45 lts X 0.72):	32.40	kg
Instructor de vuelo:	72	kg
Alumno piloto:	75	kg
Peso Máximo de Despegue (PMD):	725.40	kg
Total:	653.40	kg

1.6.4.2 La capacidad máxima de combustible que puede cargar la aeronave es de 98 litros.

1.7 Información Meteorológica

1.7.1 El Servicio Meteorológico Nacional (SMN) produjo un informe con datos de los registros horarios de las estaciones meteorológicas de los aeródromos Resistencia y Corrientes, y el análisis del mapa sinóptico de superficie de 21:00 UTC, interpolados para el lugar y hora del accidente: viento de los 110° intensidad 6 nudos, visibilidad 10 km; sin fenómenos significativos. Nubosidad: 3/8 Estratos Cúmulos a 900 metros, 3/8 de Altos Cúmulos a 3000 metros. Temperatura 27.4° C, temperatura punto de rocío 18.5° C. Presión atmosférica 1010.3 hPa y humedad relativa 58 %.

1.7.2 Los datos registrados por las estaciones próximas al lugar del accidente y la situación de superficie analizada, determinan: que en horas previas y posteriores, el viento en superficie oscilaba entre 6 y 8 nudos, con dirección predominante del sudoeste, variando entre 110° y 140°.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

1.9.1 La aeronave poseía el equipamiento necesario para las comunicaciones que se realizaban con la Torre de Control del Aeropuerto Resistencia, y su tripulación pudo transmitir y recibir llamadas sin inconvenientes.

1.9.2 El operador de Torre de Control de Vuelo del Aeropuerto Resistencia, recibió un llamado telefónico del Instructor de Vuelo de la aeronave LV-LBW, a

las 20:00 UTC (17:00 horas local), en el cual avisó que se encontraba aterrizado en la localidad de Las Palmas sin novedad.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

El accidente se produjo en un monte de palmeras y árboles, cuyas alturas son de entre 8 a 10 metros. Las coordenadas geográficas del lugar son 27° 20' 624" S y 058° 48' 464" W, y se encuentra a 10 km al E de la localidad de Colonia Benítez, provincia del Chaco. La elevación del lugar es de 54 metros sobre el nivel medio del mar.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 En su trayectoria que finalizó en accidente, la aeronave embistió primero con el tren principal izquierdo las ramas de unos árboles, y luego, con el plano derecho, una palmera, a la que literalmente "cortó". Como consecuencia de este impacto, quedaron marcas en el borde de ataque, extendiéndose hacia la puntera del plano.

1.12.2 Los árboles primeramente impactados estaban unos 2 ó 3 m antes de la palmera, con respecto a la trayectoria de la aeronave. Las marcas dejadas en los árboles y en la palmera permiten asumir que la aeronave tenía una inclinación a la derecha, de más de 75°.

1.12.3 Después de embestir la palmera, se produjo un giro a la derecha y hacia abajo, hasta que finalmente impactó en forma vertical contra el terreno. Luego se produjo un pequeño rebote hacia la izquierda y quedó en posición vertical.

1.12.4 Como consecuencia de la inercia y la fuerza del impacto, el motor se torció hacia la derecha. Los estabilizadores vertical y horizontal, se quebraron y quedaron solamente unidos al fuselaje por los cables de comando.

1.13 Información Médica y Patológica

No hay antecedentes médico / patológicos del Instructor de vuelo y del Alumno Piloto que puedan relacionarse con el accidente.

1.14 Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

Los cinturones de seguridad y arneses que ambos tripulantes llevaban colocados y ajustados, no se rompieron y preservaron a los tripulantes de sufrir lesiones. El

habitáculo de la cabina se deformó como consecuencia de la violencia del impacto vertical, contra la superficie, pero ningún componente constitutivo de la misma produjo bordes cortantes que hubieren producido lesiones o heridas a sus ocupantes, que pudieron salir de entre los restos por las puertas laterales, sin dificultad.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el lugar del accidente se observó que el altímetro indicaba cero (0).

1.16.2 Durante entrevistas con ambos tripulantes, se estableció que antes del despegue reglaron el altímetro, colocándolo “en cero” (0).

1.16.3 La pista del aeródromo que fue utilizado para el despegue, Resistencia / Aeroclub, se encuentra a 50 metros sobre el nivel del mar (164 ft) y el lugar del accidente a 54 metros aproximadamente.

1.16.4 Cuando el Instructor de Vuelo estaba a cargo de los mandos de la aeronave y sobrevoló a baja altura los predios del campo donde luego se accidentó, el Alumno Piloto sacó fotografías: en una de ellas, está registrado que la altura en ese momento era de 170 pies (51,8 metros).

1.16.5 Como resultado de la entrevista que se realizó con el Operador de la Torre de Vuelo Resistencia (SIS TWR) se evidenció que éste no tomó conocimiento que la aeronave LV-LBW se accidentó, sino lo contrario: el Instructor de Vuelo, quien iba a bordo de la aeronave mencionada, se comunicó telefónicamente con el operador de SIS TWR, a quien le avisó que la aeronave estaba aterrizada, sin problemas, en Las Palmas. Los registros magnetofónicos de las comunicaciones entre el Instructor de Vuelo y el Operador ratifican lo antes mencionado.

1.16.6 Cuando fue entrevistado el Instructor de Vuelo, en un pasaje de la conversación expresó que, mientras él estaba a cargo de los mandos de aeronave y estaba virando sobre un campo, sintió que los comandos “no respondían”. Por tal razón, se planteó durante la investigación del accidente la hipótesis de una eventual posibilidad de falla en los comandos de vuelo. (En este tipo de aeronave, la transmisión de movimientos de los comandos de vuelo es a través de cables). Se envió un cable “tipo Carrye” –que se recuperó entre los restos de la aeronave, y que estaba cortado después del accidente, al laboratorio de ensayos de materiales de LMAASA, para su estudio.

1.16.7 La característica del cable Carrye remitido para ensayo tiene una estructura de 6 torones trenzados periféricos con uno liso de acero central, cada torón presenta 19 hilos (7 x 19). El diámetro general de la estructura del cable es de 3,15 mm. El material es acero al carbono.

1.16.8 Algunos torones presentaban una deformación permanente de tipo helicoidal, característica de haber acumulado energía, producto de una tracción importante y una liberación instantánea de la misma (“efecto de resorte”), lo que podría indicar que ellos permanecían con continuidad, instantes antes de la rotura final por tracción violenta al impactar la estructura contra el terreno.

1.16.9 Otro indicio que el cable tenía tensión remanente (continuidad) antes del colapso final es la penetración y desgarró que provocó en la zona inferior de unión ala – fuselaje derecho, que cortó un sector del recubrimiento del fuselaje de arriba hacia abajo, fenómeno improbable de producirse con un cable sin tensión (ya cortado).

1.16.10 Como resultado, se concluyó que el corte del elemento ensayado se produjo a consecuencia del impacto de la aeronave contra el terreno.

1.16.11 También se envió una muestra del combustible que alimentaba el motor de la aeronave a laboratorio de ensayo de material (LEM 1º Brigada Aérea): resultó apto, y su tipo era 100 LL.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era de propiedad del Aeroclub Chaco y el Instructor de Vuelo se desempeñaba, en funciones específicas, en dicha institución.

1.18 Información Adicional

1.18.1 El Instructor de Vuelo del LV-LBW, luego del accidente, se comunicó telefónicamente con el Investigador Operativo de la JIAAC (Delegación Resistencia) a las 20:00 horas y denunció el hecho.

1.18.2 La Lección 15 del Curso de Instrucción Reconocida y Registro de Vuelo para Piloto Privado de Avión prevé “Reconocimientos e incorporación de tránsito de aeropuertos cercanos con un aterrizaje en cada uno”.

1.18.3 La NOTA 3 de la Lección mencionada, se define de la siguiente forma: “Este vuelo se considera de navegación, consiste en un reconocimiento de los aeródromos próximos. De ser posible se aterrizará por lo menos en 3 ó 4 aeropuertos diferentes”.

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se utilizaron las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 El Instructor inició un vuelo de navegación, para impartir instrucción a un Alumno Piloto, que tenía nueve horas de experiencia en “doble comando”, con la autorización del Presidente de la Comisión del Aeroclub Chaco. Al respecto, el Curso de Instrucción Reconocida y Registro de Vuelo para Piloto Privado de Avión, establecido por el CRA (Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas), fija a partir del tema 15 el cumplimiento de navegaciones en instrucción. Esto es, cuando el alumno piloto ya hubo iniciado la etapa de “vuelos solo”, cosa que el Alumno Piloto accidentado aún no cumplimentó.

2.1.2 El Alumno Piloto manifestó en su entrevista con los Investigadores, que le pidió al Instructor realizar un pasaje sobre una casa de un campo que es propiedad de su familia. El Instructor accedió, y realizaron un primer pasaje a 500 (quinientos) pies, en el que el Alumno Piloto llevó los comandos; seguidamente el Instructor le pidió los comandos al Alumno con la intención de realizar un segundo pasaje, para que éste pudiera “observar mejor la propiedad”. Comenzaron a descender en la mitad del viraje, terminando a la altura de los árboles. En una de las tomas fotográficas que el Alumno Piloto sacó, en ocasión de estar el Instructor a cargo de los comandos, se evidencia el altímetro que indica 170 (ciento setenta) pies. Posteriormente, la aeronave fue dirigida hacia el lugar donde se accidentó, transformándose en un vuelo a muy baja altura.

2.1.3 En la escena del accidente se obtuvieron evidencias que indican, que la aeronave impactó contra una palmera y la cortó, encontrándose ésta delante del monte de árboles (con respecto a la trayectoria de la aeronave). Estos árboles no evidenciaron rastros del plano izquierdo, por lo que se infiere que la aeronave, al momento del impacto, se encontraba con el plano izquierdo hacia arriba y el derecho totalmente abajo, en actitud de viraje escarpado hacia la derecha. El plano derecho de la aeronave quedó imprentado por los efectos de la colisión contra la palmera, en el borde de ataque.

2.1.4 También se encontraron restos de ramas, astillas y abolladuras en el tren principal izquierdo y su rueda.

2.1.5 Habiéndose considerado la hipótesis de alguna posible malfunción o falla en los sistemas o comandos de vuelo, ésta se descartó después de analizar en detalle el informe que presentó el laboratorio de ensayos de material al que se remitió una muestra de un cable de transmisión de movimientos de los comandos de vuelo, que fue retirado de entre los restos de la aeronave accidentada, el cual estaba cortado.

2.1.6 Cuando se descartó la hipótesis de “falla en los comandos de vuelo”, se analizó la maniobra previa al accidente, tomando en consideración la evidencia fotográfica, las entrevistas a ambos tripulantes y las Tablas de Performances del Manual de Vuelo del avión accidentado.

2.1.7 Se concluyó, que, según lo expresado por el Instructor de Vuelo “...sintiendo que no respondían los mismos...” (en referencia a los comandos de vuelo), esto se debió a que el avión estaba en actitud de pérdida durante un viraje escarpado, que no pudo recuperarse por la baja altura de vuelo de la aeronave, y por la poca distancia que se encontraban los obstáculos que estaba sobrevolando (palmera y árboles).

2.1.8 El Instructor de Vuelo después del accidente no notificó al Operador de Torre de Control Resistencia fehacientemente la ocurrencia del suceso, informándole al Controlador de Tránsito Aéreo, que estaba aterrizado en Las Palmas, sin novedad.

2.1.9 Se analizó la maniobra que se estaba realizando y que concluyó en accidente, en relación al tema de vuelo que informó el Instructor de Vuelo y a lo establecido en el Curso de Instrucción Reconocido por el CRA. Se concluyó, que el Instructor de Vuelo se apartó del “patrón” de instrucción en vuelo establecido para Alumnos Pilotos, en el Curso de Pilotos Privados de Avión, y que condujo a la aeronave a alturas inferiores a las establecidas como mínimas, por seguridad, en las RAAC, Parte 91.

2.1.10 Además, se analizó la conducta del Instructor de Vuelo, quien se hizo cargo de la conducción de la aeronave y realizó un pasaje a baja altura sobre predios de propiedad del Alumno Piloto, a requerimiento de éste último, lo que se consideró una falta de apego a las normas vigentes, en la figura que el Código Aeronáutico define como Comandante de Aeronave.

2.1.11 Durante el proceso de investigación, se analizaron las cartas de navegación, y se determinaron las distancias que separan al aeródromo de partida con el lugar del accidente: ambos se encuentran en el TMA SIS. Se consideró que el vuelo se planificó como “navegación”: al respecto, la Lección 15 del Curso de Instrucción Reconocido prevé “Reconocimientos e incorporación de tránsito de aeropuertos cercanos con un aterrizaje en cada uno”, y a ese tema particular se lo define, en la NOTA 3 de la Lección mencionada, de la siguiente forma: “Este vuelo se considera de navegación, consiste en un reconocimiento de los aeródromos próximos. De ser posible se aterrizará por lo menos en 3 ó 4 aeropuertos diferentes”.

2.1.12 Considerando el tiempo transcurrido desde el despegue de la aeronave y la hora del accidente, el hecho de no haber practicado aterrizajes en diferentes aeródromos cercanos y el lugar donde se produjo el hecho investigado, se infiere, el vuelo se hubo iniciado con la tácita intención de sobrevolar el predio donde finalmente impactó la aeronave, y sacar fotografías del lugar, hecho este evidenciado con la portación de la cámara fotográfica a bordo de la aeronave y las tomas fotográficas realizadas durante el vuelo.

2.1.13 Del análisis del informe meteorológico se desprende, que las condiciones imperantes no influyeron en la ocurrencia del accidente.

2.2 Aspecto Técnico

2.2.1 De las investigaciones realizadas no surgen evidencias de fallas de origen técnico o de mantenimiento que pudieron haber influido en la ocurrencia del accidente.

2.2.2 Habiéndose considerado la hipótesis de una eventual posible falla en la transmisión de movimientos de los comandos de vuelo, se remitió a un laboratorio de ensayo de materiales a una muestra de un cable de comandos “tipo Carrye” que se extrajo de entre los restos de la aeronave siniestrada, y que estaba cortado. Al recibir el informe, y luego de su minucioso análisis, se concluyó, que el cable se cortó a consecuencias del impacto de la aeronave contra el terreno.

2.2.3 Ningún elemento constitutivo de la estructura de la aeronave se desprendió de ésta antes de los impactos previos y posterior caída de la aeronave al terreno.

2.2.4 No se obtuvo ninguna evidencia de que alguna falla técnica haya sido causal o contribuyente en la secuencia de eventos que finalizó con el accidente de la aeronave.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El Instructor de Vuelo y la aeronave estaban habilitados para realizar el vuelo, pero no el Alumno Piloto en función de piloto, por carecer del Certificado de Aptitud Psicofisiológica.

3.1.2 El Instructor de Vuelo se apartó de lo establecido en el Curso de Instrucción Reconocida y Registro de Vuelo para Piloto Privado de Avión, al impartir instrucción de navegación (en vuelo) a un Alumno Piloto con experiencia de 9 horas de vuelo, y que aún no había comenzado a realizar “vuelos solo”.

3.1.3 El Instructor de Vuelo estaba conduciendo la aeronave en vuelo temerario, de acuerdo con lo establecido en las RAAC Parte 91, cuando se produjo el accidente, al apartarse del tema establecido, a requerimiento del Alumno Piloto novel.

3.1.4 Instantes previos a los primeros impactos contra ramas y una palmera después, el Instructor de Vuelo percibió “...que no respondían...” los comandos de vuelo, porque la aeronave estaba en pérdida de sustentación durante un viraje escarpado.

3.1.5 No hubo fallas de orden técnico, ni de mantenimiento en los componentes y/o sistemas de la aeronave, que desencadenaran el accidente.

3.1.6 Habiéndose producido el accidente, el Instructor de Vuelo que lo protagonizó, no notificó fehacientemente el suceso al Operador de la Torre de Vuelo de Resistencia.

3.2 Causa

Durante un vuelo de instrucción de navegación - doble comando, en fase de crucero, impacto de la aeronave contra obstáculos y posterior precipitación al terreno que ocasionaron la destrucción de la misma, por realizar el Instructor de Vuelo a cargo de los mandos de la aeronave un vuelo por debajo de la altura de seguridad establecida.

Factor contribuyente

- Falta de apego a las normas en vigencia por parte del Instructor de Vuelo.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 A Presidente de la Comisión Directiva del Aeroclub Chaco

4.1.1 Adoptar las medidas que considere adecuadas para que los Instructores de Vuelo realicen los vuelos de instrucción con Alumnos Pilotos en concordancia con lo establecido en el Curso de Instrucción Reconocida y Registro de Vuelo para Piloto Privado de Avión.

4.1.2 Recordar que es requisito indispensable y de cumplimiento obligatorio para todo candidato a realizar cursos de Piloto Privado, antes de iniciar la actividad de instrucción en vuelo, realizarse el examen psicofisiológico, y presentar a la Escuela de vuelo e Instructor de Vuelo, su Certificado de Aptitud Psicofisiológico que tenga vigencia.

4.2 Al Instructor de Vuelo

Todo Alumno Piloto y Piloto novel, ve en la figura de su Instructor de Vuelo a su mentor y guía en la actividad aeronáutica. Si el Instructor de Vuelo evidencia ante su “educando” falta de liderazgo o de autoridad, logra como resultado inducido en el “alumno” el rechazo hacia normas, procedimientos y reglas, que rigen a toda actividad aeronáutica. La totalidad de los aspectos mencionados generan falta de seguridad en la actividad aérea, lo que se debe evitar a toda costa. Por todo ello se recomienda apegarse a los procedimientos, normas y reglamentaciones aeronáuticas en vigencia y no apartarse voluntaria o deliberadamente del cumplimiento de las mismas.

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

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

BUENOS AIRES, de junio de 2007.

Inv. Operativo: SUP III. Gerardo Omar BROGLIO
Inv. Técnico: SP Carlos Raúl AGUIRRE

Director de Investigaciones