

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: Zona rural de Grütly, provincia de Santa Fe

FECHA: 11 de Marzo de 2007

HORA: 19:50 UTC aproximadamente

AERONAVE: Avión

MARCA: Piper

MODELO: PA-18-95

MATRÍCULA: LV-HPL

PILOTO: Licencia de Piloto Aeroaplicador de Avión (PAA)

PROPIETARIO: Privado

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

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 Aproximadamente a las 19:35 hs, luego de cargar combustible y producto para rociado, el piloto despegó con la aeronave matrícula LV-HPL del Aeródromo Agroaéreo "Establecimiento La Adelita" ubicado en la localidad de Humboldt, provincia de Santa Fe con destino a un campo cultivado con soja cercano a Grütly, en la misma provincia.

1.1.2 En proximidades del lugar de trabajo y mientras localizaba el campo a fumigar, operando a baja altitud, la aeronave sufrió pérdida de sustentación y de control, precipitándose a tierra sobre una plantación de soja e incendiándose posterior al impacto.

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

1.2 Lesiones a las personas

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

1.3 Daños en la aeronave

El nivel de daños, por el impacto y posterior incendio, se consideró como destruida.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal:

1.5.1 El piloto de 41 años, era titular de la Licencia de Aeroaplicador de Avión (PAA), con habilitaciones para, aeroaplicación diurna; vuelo nocturno; vuelo por instrumentos en monomotores terrestres hasta 5.700 Kg.

1.5.2 Poseía además la Licencia de Piloto Comercial de Avión (PCA); e Instructor de Vuelo Avión (PIVA); también la habilitación como Jefe de Aeródromo Público sin servicio de Tránsito Aéreo.

1.5.3 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica se encontraba vigente hasta el 30 AGO 07, con resultado Apto sin limitaciones / sin antecedentes, sin observaciones y fue realizado el 30 AGO 06 en Gabinete Psicofisiológico Paraná.

1.5.4 De acuerdo con los antecedentes obrantes en la JIAAC, registra un accidente el 15 FEB 01 en la aeronave PA-11, Matrícula LV-YLX (Disp. 79/01 JIAAC) y otro el 19 FEB 05 en la misma aeronave (Disp. 18/05 JIAAC). Relacionado con infracciones Aeronáuticas no registra antecedentes.

1.5.5 Su experiencia de vuelo en horas era:

Total: 1206.20 (al 27 SET 05)
Últimos 90 días: S/D
Últimos 30 días: S/D
Últimas 24 hrs.: S/D
En el tipo de aeronave: S/D

Observaciones: El último foliado registrado en su libro de vuelo es de fecha 16 MAR 05, y el último registro de vuelo anotado corresponde al 27 SET 05, vuelo local en Gálvez

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Célula

1.6.1.1 La aeronave, marca Piper, modelo PA-18-95, es un avión monomotor, monoplaneo de ala alta reforzada, biplaza en tándem, de construcción mixta, con fuselaje y empenaje de estructura de tubos de acero al cromo molibdeno soldados y revestidos de tela.

1.6.1.2 El tren de aterrizaje es del tipo convencional con ruedas y amortiguación tipo "sandows"; está equipado con frenos hidráulicos.

1.6.1.3 Fue fabricada bajo el número de serie 7568 por Piper Aircraft Corporation, en Lock Haven, Pennsylvania, USA.

1.6.1.4 Posee un Certificado de Matriculación de Aeronave, el cual la certifica para el uso privado desde el 31 OCT 62, con la marca de identificación LV-HPL.

1.6.1.5 El Certificado de Inscripción de Propiedad de Aeronave se encuentra a nombre del propietario, desde el 28 de agosto de 2000.

1.6.1.6 Posee Certificado de Aeronavegabilidad de Clasificación Especial, Categoría Restringido, con propósitos Agrícola (Fumigación y Espolvoreo) vigente desde el 26 DIC 96, y vencimiento en ENE 08, por lo cual la aeronave se encontraba en condición aeronavegable al momento del accidente; fue liberada al servicio por su Certificado DNA-337 otorgado por el TAR DNA 1B-172 el 06 FEB 07.

1.6.1.7 Según datos obtenidos de los Registros de Historiales, a la fecha del accidente, esta aeronave totalizaba una actividad de 2774.7 hs de Total General (TG), 677.7 hs Desde la Última Recorrida (DUR) y 03.5 hs Desde la Última Inspección (DUI). La libreta Historial Avión N° 6 (1039) fue iniciada el 24 JUN 99.

1.6.1.8 El 30 DIC 63 se remotorizó esta aeronave, cambiando el motor original de 95 HP por el actual de 150 HP, instalándose además un equipo de rociado a presión con tanque de 330 lts (Expte. DNA 8172 DGIH). La última inspección de 500 hs se realizó con motivo de una rehabilitación anual cuando totalizaba una actividad de 2603 hs TG.

1.6.2 Motores

1.6.2.1 La libreta Historial Motor N° 5 (1253) fue iniciada el 24 JUN 99, constando que el motor marca Avco Lycoming modelo O-320-A2B, fabricado bajo el S/N° L-14591-27, de 150 HP de potencia a 2700 RPM; totaliza una actividad de 2381.4 hs de TG, 48.7 hs DUR y 03.5 hs. DUI, instalado el 06 JUL 77. Este motor figura como elegible en el correspondiente Manual de Vuelo aprobado el 10 ENE 74 (pág. 5-1).

1.6.2.2 Su última recorrida general fue realizada el 31 ENE 06 cuando totalizaba 2332.7 hs TG, en el TAR DNA 1B-81 y su última inspección por rehabilitación anual fue realizada el 06 FEB 07 cuando totalizaba 2377.9 hs TG en el TAR DNA 1B-172.

1.6.3 Hélices

1.6.3.1 Marca Sensenich, modelo M 74 DM 52, es bipala metálica de paso fijo, identificada con el número de serie K 2152, posee un historial oficial constando que su última recorrida general fue realizada el 20 JUL 01 por el TAR DNA 1B-21 cuando el elemento registraba 2297.0 hs de tiempo total, habilitado por 2000 hs o 60 meses, pero se desconoce su actividad en la aeronave.

1.6.3.2 El 27 AGO 04 el TAR DNA 1B-172 confeccionó su última y actual "Planilla de masa y balanceo".

1.6.4 Peso y balanceo al momento del accidente

1.6.4.1 Se realizaron los siguientes cálculos para obtener el peso al momento del accidente:

Vacío:	492 kg
Piloto:	80 kg (aprox.)
Producto: (endosulfan-agua= 120 lts)	130 kg (aprox.)
Combustible (107 lts x 0.72):	72 kg (aprox.)
Total al momento del DEP:	774 kg
Máximo de Despegue (PMD):	940 kg
Diferencia:	166 kg en menos respecto al PMD.

Combustible consumido (7 lts X 0.72):	5 kg (aprox.)
Total al momento del acc:	769 kg
Diferencia la momento del acc:	161 kg en menos respecto al PMD.

1.6.4.2 Al momento del accidente, la aeronave tenía su CG dentro de los límites establecidos en el Manual de Vuelo por el fabricante.

Observaciones: El personal de apoyo terrestre manifestó no conocer con precisión el remanente de combustible en el tanque derecho antes del vuelo.

1.7 Información Meteorológica

El Informe del Servicio Meteorológico Nacional con datos extraídos de los registros horarios de la estación meteorológica del aeródromo Sauce Viejo, interpolados a la hora y lugar del accidente y analizado también los mapas sinópticos de superficie de 18:00 UTC y 21:00 UTC, era: viento de los 360°, velocidad 17 kt.; visibilidad 10 Km; fenómenos significativos, ninguno; nubosidad ninguna; temperatura 27.0° C; temperatura punto de rocío 16.3° C, presión a nivel medio del mar 1012.9 hPa; y humedad relativa del 52%.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información del lugar del accidente

El accidente ocurrió en una zona rural, en un campo sembrado de soja, sin obstáculos en los alrededores, las coordenadas son: 31° 15´ S - 061° 04´ W aproximadamente con una elevación de 47 m 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 La aeronave se precipitó a tierra sobre un sembrado de soja, donde se incendió y fue consumida totalmente por el fuego. Alrededor del sitio del impacto no se hallaron marcas de arrastre o desplazamiento de la aeronave hasta el lugar donde quedó.

1.12.2 No hubo dispersión de restos, ni partes de la aeronave que se hayan desprendido de la misma.

1.13 Información médica y patológica

De la investigación realizada no surgieron factores médico / patológicos del piloto que pudieran haber tenido incidencia en el accidente. Fue requerido al personal policial interviniente la autopsia del piloto pero la misma no se realizó. El informe policial señala "...observándose en el interior de su cabina el cuerpo carbonizado de quien en vida fuera..."

1.14 Incendio

Posterior al impacto de la aeronave contra la superficie, la misma se incendió por contacto del combustible con las partes calientes del motor y chispas provenientes de la batería y cortocircuitos de las instalaciones averiadas.

1.15 Supervivencia

El piloto falleció durante el accidente. No se observó que hubiera descarrilamiento de los rieles del asiento. Los arneses del cinturón estaban completamente quemados y la hebilla cerrada, por lo que se infiere que el piloto tenía colocado el cinturón de seguridad.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 A la llegada de los investigadores al lugar del accidente pudieron comprobar la existencia de un único impacto con el suelo sin otros rastros ni marcas de desplazamiento previo.

1.16.2 Sobre los restos de la aeronave incendiada se observó que el tanque de combustible izquierdo carecía de su tapa, la que fue hallada en las cercanías del mismo. El tanque derecho conservaba su tapa correctamente trabada.

1.16.3 La hélice solo permitía visualizar una de sus dos palas, ya que la opuesta se encontraba debajo de la tierra y con una leve flexión hacia atrás. Una delgada huella sobre la tierra en el sentido de rotación de la hélice, describe cómo la pala se abrió camino para quedar debajo de la tierra.

1.16.4 El cajón de alojamiento de la batería se encontraba situado en su lugar dentro del fuselaje, aunque un poco ladeado y deteriorado por el fuego, con la batería en su interior totalmente fundida.

1.16.5 La cabina de mandos de la aeronave se encontraba totalmente desintegrada, en donde el único instrumento reconocible que pudo hallarse fue la brújula sin vidrio y sin líquido.

1.16.6 Entre los restos se pudo identificar que el mecanismo de descarga de emergencia del equipo de rociado no fue accionado, el interruptor de encendido se encontraba conectado y la llave selectora de combustible se encontraba posicionada en el tanque izquierdo.

1.16.7 Se inspeccionó el ala izquierda observando todos los cables de comando, poleas, barriles de ajuste de tensión de cables, y todos sus tensores y estructura en general, sin verificar anomalías previas a la caída. De igual manera se procedió con el ala derecha obteniéndose el mismo resultado.

1.16.8 No fue posible determinar la posición en que se encontraban los flaps de ala en cada una de las alas, y en la cabina no pudo encontrarse su palanca de accionamiento para determinar el posicionamiento.

1.16.9 Se inspeccionaron todos los cables y poleas de los comandos del timón de dirección y profundidad, encontrando que las poleas ubicadas en el sector de la cabina desaparecieron consumidas por las llamas; el resto de sus recorridos hasta el grupo de cola, no presentaban discrepancias.

1.16.10 El mecanismo del compensador de profundidad y sus cables de accionamiento tampoco presentaban circunstancias llamativas más que su deterioro por el fuego. Se prestó especial cuidado en la observación del cable de comando izquierdo del timón de dirección, el cual fue reemplazado en su última inspección, pero no se encontraron fallas sobre él.

1.16.11 Todos los cables tensores de la estructura del estabilizador vertical y horizontal, se encontraban correctamente situados.

1.16.12 De la inspección del motor se determinó que éste se encontraba funcionando al momento del impacto contra la superficie; se observaron ambos magnetos, encontrando que sus tapones de inspección de marcas de puesta a punto estaban ausentes consumidos por las llamas, pudiendo visualizar a través de los orificios que sus engranajes plásticos de distribución internos, se encontraban deformados por la temperatura recibida, imposibilitando una inspección del ajuste y sincronización de los tiempos de motor.

1.16.13 El tubo flexible de calefacción de cabina se encontraba totalmente calcinado pero armado, y cuando se tocaba algún sector del mismo, éste se desintegraba.

1.16.14 Cuando se levantó el motor, se observó el carburador parcialmente desprendido, verificándose que el comando de aceleración estaba perfectamente unido a la palanca de apertura y cierre de la válvula mariposa del ventury. También se pudo verificar que el control de mezcla estaba totalmente abierto reflejando una posición del comando de mezcla de la cabina en "Rica".

1.16.15 Al retirar el carburador marca Marbel Schebler, modelo M-4 SPA P/Nº 10-36784, número de serie 3991520, se observó que algo estaba suelto en su interior, y se procedió al desarme del mismo. Al separar su cuerpo superior, del inferior o cuba, se verificó el vástago y cono de la bomba de aceleración sin anomalías; se encontró una porción, de uno de los dos elementos del flotante que regulan el nivel constante de combustible en la cuba, suelto en el fondo de la cuba sobre el lado derecho de la misma.

1.16.16 Todo el conjunto carburador se retiró y fue llevado al laboratorio de la JIAAC con el fin de lograr determinar los motivos que ocasionaron su desprendimiento, y si fueron previos al vuelo del accidente.

1.16.17 En el laboratorio de la JIAAC, se determinó en el carburador, que las uniones de ambas porciones que conforman el cuerpo flotador "A" y el cuerpo flotador "B" están realizadas con soldadura de estaño, y que ambos flotadores están unidos en su soporte pivot con el mismo metal de aporte a la soldadura.

1.16.18 En el flotador "B" se pudo verificar una gota de estaño en el sector de unión con el soporte pivot, y también se observó una hendidura como si hubiese sido succionado desde su interior. En el flotante "A" se observó la falta de una porción del flotador, cuya unión a su otra mitad estaba conformada por estaño, y en ambas superficies externas se visualizaron manchas oscuras y pequeñas sobre su superficie cobreada. El análisis de lo observado se ha incluido bajo el título 2.

1.16.19 Los caseros de una vivienda y campo vecinos cercanos al lugar del accidente habían observado al avión sobrevolar su vivienda, por lo que detuvieron su actividad para observar donde éste iba a trabajar.

1.16.20 Luego del segundo sobrevuelo por la vivienda, lo vieron alejarse hacia el Norte en un vuelo estable, "...cuando tuvo una inclinación sobre el lado izquierdo..... Logró estabilizarlo e inmediatamente cae de punta, esta vez sobre el lado de-

recho" (sic); y a los pocos segundos la humareda del incendio. Asimismo se pudo establecer que la altura aproximada a la que volaba el avión era de 15 m.

1.16.21 Durante la mañana y hasta el mediodía, el propietario de la empresa y el piloto accidentado, habían estado realizando tareas de aeroaplicación en la zona de Grütly, las cuales iban a ser continuadas durante la tarde, por lo que le dio un plano con las indicaciones donde debía trabajar.

1.16.22 Cuando retomaron las actividades por la tarde, el titular de la empresa observó la salida del LV-HPL mientras regresaba a la base luego de una aplicación.

1.16.23 Luego que recargó combustible y producto para otra aplicación, despegó a las 19:45 hs y regresó a Grütly donde observó al LV- HPL que estaba como tratando de localizar el terreno donde debía hacer la aplicación.

1.16.24 Después de realizar un viraje observó una columna de humo negro en el lugar donde había visto por última vez al LV-HPL; acercándose al lugar vio el avión caído y en llamas, por lo que regresó a la base e informó a la policía y bomberos.

1.17 Información orgánica y de dirección

1.17.1 La aeronave era de propiedad Privada y estaba afectada a una Empresa de Trabajo Aéreo.

1.17.2 La empresa, la aeronave y el piloto están inscriptos en el Departamento Trabajo Aéreo de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, según información de ese organismo y registros existentes en la empresa.

1.18 Información adicional

No se incluye .

1.19 Técnicas de investigación útiles y eficaces

Se aplicaron las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos Operativos

2.1.1 El piloto llegó a su lugar de trabajo aproximadamente a las 11:45 hs; hizo tres vuelos de aplicación durante la mañana y arribó a las 14:20 hs de su última salida. Luego se retiró manifestando que almorzaba en San Jerónimo, provincia de Santa Fe.

2.1.2 Por la tarde, arribó a las 19:15 hs aproximadamente y completó el tanque izquierdo de su avión, cargó producto para aplicar en un campo próximo a Grütly y despegó a las 19:35 hs.

2.1.3 Para ubicar el campo donde debía cumplir su tarea, habría tomado como referencia un campo y caserío, próximos al lugar de aplicación, donde fue visto por dos personas que viven en el lugar, y una de ellas se había detenido a observar dónde iba a cumplir su tarea.

2.1.4 Luego del segundo sobrevuelo sobre las instalaciones, el piloto con su avión se alejó con rumbo general Norte. En este tramo y casi sobre una línea de alambrado se lo observó cuando tuvo "...una ligera inclinación sobre el lado izquierdo.... Logró estabilizarlo e inmediatamente cae de punta..." (sic), según manifestaciones de un testigo.

2.1.5 Asimismo, de conversaciones efectuadas con el testigo se desprendió que la aeronave se encontraba volando a una altura aproximada de 15 m sobre el terreno.

2.1.6 El tipo de movimiento de las alas, la forma de caída y la ubicación de los restos todos en un área limitada y bien definida son propios y característicos de una pérdida de sustentación y control de la aeronave. La hélice que gira hacia la derecha desde el puesto del piloto, hace rotar el fuselaje hacia el otro lado, es decir hace bajar el ala izquierda.

2.1.7 El accidente es de característica netamente operacional.

2.2 Aspectos Técnicos

2.2.1 Una delgada huella sobre la tierra en el sentido de rotación de la hélice, describe cómo la pala se abrió camino para quedar debajo de la tierra blanda y húmeda, mientras la otra quedó en la superficie, casi en forma vertical respecto al plano horizontal de la nave; es probable que la pala incrustada en el terreno fue frenando primero brusca y luego paulatinamente, la rotación del motor hasta su detención completa y casi instantánea.

2.2.2 Técnicamente no fue posible determinar la cantidad de combustible existente en el avión dado las roturas producidas en el choque y el consumo total del mismo por acción del fuego, excepto por las indicaciones de quien realizaba las cargas.

2.2.3 Confirmación de que estaba operando y consumiendo del tanque izquierdo fue la posición de la llave selectora, que se encontraba posicionada para ese tanque.

2.2.4 La deducción en cuanto a la existencia de combustible y la huella dejada por la hélice en el terreno, permiten estimar que el motor se encontraba funcionando en algún régimen; éste no se pudo establecer en base a la inspección del mando de acelerador y posición de la válvula mariposa del Ventury, por los graves daños en el carburador.

2.2.5 En la cabina se encontraron los ejes de soporte y rodamiento de poleas de los comandos de profundidad y dirección sin sus correspondientes poleas, pero con vestigios de ellas dado que habían sido consumidas por el fuego.

2.2.6 Del estudio del carburador surgió que todos los elementos flotantes metálicos producidos para carburadores, se encuentran unidos mediante soldadura de estaño por cuestiones de peso y corrosión, y es un procedimiento estándar (habitual o común) en la fabricación de los mismos, aunque en la actualidad se los puede encontrar conformados en “Foam” (espuma) u otros productos poliméricos que no son afectados por los combustibles.

2.2.7 La gota de estaño encontrada en el flotador “B”, en el sector de unión con el soporte pivote, se estima que se produjo por la elevada temperatura alcanzada en la cuba del carburador producto del incendio, y que la hendidura que presenta fue ocasionada debido a que el interior de ambos elementos flotadores se encuentran sellados al vacío, produciéndose una succión desde el interior por la elevada temperatura que lo afectó.

2.2.8 El flotador “A” perdió su otra porción producto del deterioro de la soldadura de estaño a causa de la elevada temperatura a que todo el conjunto fue sometido; y sus manchas sobre la superficie cobreada se estima fueron producidas por la evaporación instantánea del combustible en el cual todo el conjunto flotante trabaja sumergido, regulando el nivel constante de la cuba.

2.2.9 Se determinó que los deterioros de las soldaduras de unión en ambos elementos flotadores del carburador se originaron probablemente por las altas temperaturas alcanzadas en el interior de la cuba, con aporte del fluido combustible contenido en su interior, luego del impacto y durante el incendio que consumió totalmente a la aeronave.

2.2.10 Del análisis técnico realizado se concluye que el accidente no se produjo por causas técnicas.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos Definidos

3.1.1 El piloto, la aeronave y la empresa poseían las licencias y habilitaciones correspondientes para la actividad que se estaba realizando.

3.1.2 No se encontraron en la aeronave fallas técnicas que pudiesen haber influido en el accidente.

3.1.3 Los movimientos observados previo a la caída, la altura a la cual estaba volando, las características del área afectada por el accidente y la existencia de una zona bien definida de distribución sin esparcimiento de restos indican una pérdida de sustentación y control de la aeronave.

3.1.4 El piloto realizaba un vuelo de traslado hacia el lugar de trabajo con una altura que se encontraba por debajo de la mínima publicada en la reglamentación vigente.

3.2 Causa

Durante un vuelo de aeroaplicación, en la fase de localización del lugar de trabajo en operación a baja altitud, pérdida de control de la aeronave, impacto contra el terreno y posterior incendio; debido a inadecuado uso de los comandos de vuelo.

Factor contribuyente

Inadecuada planificación de vuelo de aeroaplicación.

Altura de traslado en vuelo por debajo de los mínimos establecidos en la RAAC.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al propietario de la Empresa de Trabajo Aéreo

Considerar la conveniencia de incrementar el adiestramiento de los pilotos que operen sus aeronaves, en especial lo referente al cumplimiento de los datos especificados en el Manual de Vuelo de cada aeronave y en las RAAC Parte 91, Reglas de vuelo y operación general, Párrafo 91.119 -Altura mínima de seguridad-, a efectos de salvaguardar vidas humanas y medios aéreos, contribuyendo con esto a mejorar la seguridad operacional.

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 nunca mayor a sesenta (60) días hábiles, contados a partir que recibieran el Informe Final y la Disposición que la aprueba, el cumplimiento de las acciones que hayan sido puestas a su cargo. (Disposición N° 51/02 Comandante de Regiones Aéreas -19JUL 02- publicada en el Boletín Oficial del 23 de Julio 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
"buecrpc@faa.mil.ar"

Buenos Aires, de de 2008

Sr. Carlos MORALES
Investigador a Cargo

SP Juan SATTI
Investigador Técnico

Director de Investigaciones