

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 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 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

INCIDENTE OCURRIDO EN: Aeropuerto Internacional Ezeiza Ministro Pistarini, Ezeiza, provincia de Buenos Aires.

FECHA: 07 DIC 07

HORA: 02:37 UTC

AERONAVE: Avión

MARCA: Embraer

MODELO: Bandeirante 110 P1

MATRÍCULA: CX-MAS

COMANDANTE: Lic. Piloto Transporte de Línea Aérea (Uruguay).

COPILOTO: Lic. Piloto Transporte de Línea Aérea (Uruguay).

PROPIETARIO: Empresa de transporte aerocomercial no regular (Uruguay).

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 07 DIC 07, el Comandante, mientras rodaba hacia el lugar de estacionamiento asignado en plataforma de cargas, con la aeronave matrícula CX-MAS, procedente del Aeropuerto Internacional Carrasco, de la República Oriental del Uruguay (SUMU), rozó, con el ala derecha, una escalera ubicada en el paño verde, próximo a la plataforma.

1.1.2 El Comandante manifestó que no sintió golpe alguno y que continuó el rodaje hasta el estacionamiento asignado, donde tomó conocimiento del hecho sucedido.

1.1.3 El incidente ocurrió de noche y con buenas condiciones de visibilidad.

### 1.2 Lesiones a personas

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

### 1.3 Daños sufridos por la aeronave

1.3.1 Célula: Se encontraron 2 marcas lineales, superficiales, de 15 cm cada una, en el intradós del ala derecha, a 120 cm de la puntera de ala y 30 cm del borde de ataque.

1.3.2 Daños en general: Leves.

### 1.4 Otros daños

No hubo.

### 1.5 Información sobre el personal

#### 1.5.1 Comandante

1.5.1.1 Era titular de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea, expedida por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica de la República Oriental del Uruguay, el 21 DIC 01.

1.5.1.2 Poseía habilitaciones para Monomotores y Multimotores Terrestres hasta 5700 kg; Vuelo por instrumentos-avión; Comandante de C-208 y Comandante de EMB 110 P1.

1.5.1.3 Su aptitud psicofisiológica estaba en vigencia hasta el 31 ENE 08.

## 1.5.2 Copiloto

1.5.2.1 Era titular de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea, expedida por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica de la República Oriental del Uruguay, el 14 MAR 06.

1.5.2.2 Poseía habilitaciones para Monomotores y Multimotores Terrestres hasta 5700 kg y Vuelo por instrumentos-avión; Comandante de EMB 110 P1 y C-208.

1.5.2.3 Su aptitud psicofisiológica estaba en vigencia hasta el 31 DIC 07, con limitaciones: Debe usar lentes.

## 1.6 Información sobre la aeronave

### 1.6.1 Célula

1.6.1.1 Era un avión marca Embraer modelo 110 P1, de construcción totalmente metálica, ala baja y tren de aterrizaje tipo triciclo retráctil. Tenía número de serie 110 393 y matrícula CX-MAS.

1.6.1.2 Poseía Certificado de Aeronavegabilidad con clasificación Estándar, categoría Commuter, otorgado por el Departamento de Aeronavegabilidad de la DINACIA, República Oriental del Uruguay el 12 ABR 07.

1.6.1.3 No se le retiró el certificado de Aeronavegabilidad y fue liberada el mismo día del incidente, 07 DIC 07.

### 1.6.2 Motores

1.6.2.1 Estaba equipada con dos motores turbohélice marca Pratt & Whitney. El Motor N° 1 era modelo PT6 A-34, serie N° PCE 57001 LM, y el Motor N° 2 era modelo PT6 A-34, serie N° PCE 57026 RM.

1.6.2.2 Tipo de Combustible utilizado: Jet A-1

### 1.6.3 Peso y balanceo al momento del incidente

No aplicable.

## 1.7 Información meteorológica

Informe del Servicio Meteorológico Nacional, con datos inferidos extraídos de la estación meteorológica del aeródromo Ezeiza, interpolados a la hora del incidente. Visto los mapas sinópticos de superficie de 00:00 y 03:00 UTC: Viento: VRB/05 kt ; visibilidad: 10 km ; fenómenos significativos: relámpagos a la vista; nubosidad: 1/8 CB 1.500 m, 3/8 AC 3.000 m, 2/8 CS 6.000 m; temperatura: 20.4° C; temperatura punto de rocío: 13.4° C; presión a nivel medio del mar: 1.008.5 hPa y humedad relativa: 64 %.

## 1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

## 1.9 Comunicaciones

Al momento del incidente, la aeronave mantenía enlace con EZE TWR en la frecuencia de rodaje sin novedad.

## 1.10 Información sobre el lugar del incidente

1.10.1 El incidente ocurrió en la plataforma de cargas, sector Norte, del Aeropuerto Internacional Ezeiza / Ministro Pistarini, ubicado a 22 km al SSW de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

1.10.2 El AD posee dos pistas de asfalto, una con orientación 11 / 29 de 3.300 por 60 m y otra con orientación 17 / 35 de 3.105 por 45 m.

1.10.3 Sus coordenadas son 34° 49' 20" S - 058° 32' 09" W y la elevación del terreno es de 20 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

La aeronave tuvo dos marcas lineales superficiales en el intradós del ala derecha. No hubo dispersión de restos.

## 1.13 Información médica y patológica

No se conocen antecedentes médico / patológicos de la tripulación, que pudiesen haber influido en el incidente.

## 1.14 Incendio

No hubo.

## 1.15 Supervivencia

No aplicable.

## 1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Revisado el avión, estacionado en plataforma de cargas Norte, se encontraron dos marcas superficiales en el intradós del ala derecha.

1.16.2 En el área del incidente, no se pudo efectuar ningún tipo de verificación sobre la escalera en la plataforma, dado que ésta había sido retirada.

1.16.3 De acuerdo con lo informado por la Autoridad Aeronáutica del Aeropuerto, la plataforma de cargas se encontraba debidamente iluminada al momento del incidente.

1.16.4 Por fotografías obtenidas del servicio de vigilancia y por la intervención del supervisor de rampa del concesionario Explotador del Aeropuerto, que actuó luego del momento de ocurrencia del suceso, se identificó a la empresa propietaria de la escalera, realizándose el Acta de Constatación A-2 N° 01 – 06/12/07, en virtud de las atribuciones que le confiere el Capítulo 5 del Reglamento de Uso y Funcionamiento de los Aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos (REGUFA).

1.16.5 Al respecto durante las investigaciones, surge que el Administrador del Aeropuerto, designado por el concesionario explotador del mismo, notificó al Explotador Aéreo propietario de la escalera, mediante Nota Prot. N° LA/914/07, con copia a la Jefatura de Aeropuerto; sobre el Acta de Constatación de referencia, solicitándole al mismo, se instruya al personal de mantenimiento, a que una vez finalizado con la atención de un vuelo, las escaleras utilizadas para el mantenimiento de sus aeronaves, sean retiradas del área operativa y guardadas en sus módulos, a fin de evitar situaciones como la descripta.

1.16.6 Asimismo se verificó la respuesta del Explotador Aéreo por Nota N° 1641 14/12/07, corroborando que la escalera fue utilizada por personal propio de mantenimiento, para la atención de un vuelo de carga, que luego fue dejada inadvertidamente en el lugar del suceso; habiendo tomado nota de este incidente y dado todas las instrucciones al personal de mantenimiento para evitar la repetición de sucesos similares.

1.16.7 La Jefatura de Aeropuerto a su vez notificó con fecha 19/12/07, al Explotador Aéreo propietario de la escalera, con relación al Acta de Constatación citada, informando el incumplimiento de la norma establecida en el REGUFA, Capítulo 3 Actividad Aeroportuaria - Normas Generales, Párrafo 3.15, explicitado en 1.18 Información Adicional, de este Informe.

1.16.8 De acuerdo con la declaración de la tripulación de la aeronave, mientras el Comandante rodaba el avión, sobre la línea de rodaje en la plataforma de cargas, observando hacia la izquierda la posición para su estacionamiento, el Copiloto se encontraba completando los registros del vuelo.

#### 1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era de propiedad privada y se la empleaba como línea aérea, para vuelos de transporte, comerciales regulares, internacionales, de carga y correo.

#### 1.18 Información Adicional

1.18.1 De acuerdo con lo establecido por el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), en el Reglamento de Uso y Funcionamiento de los Aeropuertos (REGUFA), se destaca lo siguiente:

1.18.1.1 REGUFA - Capítulo 3, ACTIVIDAD AEROPORTUARIA - NORMAS GENERALES Párrafo 3.15; Daños causados a personas, bienes y/o cosas en el aeropuerto. Los explotadores de aeronaves, prestadores, u organismo y dependencias estatales que cumplan funciones en el ámbito aeroportuario, y sus empleados dependientes o terceros relacionados con ellos, pasajeros, usuarios y cualquier persona que se relacione directa o indirectamente con el aeropuerto serán responsables por todos los daños que causaren por su culpa o negligencia a las personas o bienes existentes en él y deberán hacerse cargo de las reparaciones que por esas causas pudieran corresponder.

1.18.1.2 REGUFA - Capítulo 4, JEFE DE AEROPUERTO  
Párrafo 4.1 Jefe de Aeropuerto. Designación. Atribuciones.

El Jefe del Aeropuerto es designado por la Fuerza Aérea Argentina y constituye la Autoridad Aeronáutica del aeropuerto para la dirección, coordinación y régimen interno aplicable a las funciones que le competen a dicha Fuerza. Ejerce funciones operativas, de fiscalización y de seguridad de competencia de la Fuerza Aérea Argentina en el ámbito del aeropuerto y presta colaboración al ORSNA, a los Organismos y Dependencias Estatales, que cumplen funciones en el ámbito del aeropuerto y al Explotador del Aeropuerto, para lograr el cumplimiento de las normas y disposiciones vigentes.

Corresponde al Jefe del Aeropuerto, asegurar el mantenimiento de la capacidad operativa del aeropuerto y coordinar todas las actividades bajo su dirección que contribuyan a la seguridad y regularidad de las operaciones aeronáuticas.

Nota: La Autoridad Aeronáutica del Aeropuerto Internacional Ezeiza Ministro Pistarini, ejerce las funciones de control del área de movimiento a través de los operadores del área de movimiento, del Servicio de Control Terrestre, perteneciente al Departamento Operaciones del Aeropuerto.

1.18.1.3 Dentro de las atribuciones, de acuerdo con lo establecido por la Autoridad Aeronáutica del Aeropuerto Internacional Ezeiza - Ministro Pistarini, en el Plan de Uso Operativo del Área de Movimiento (PUOAM), en el Cap. 3, Párrafo 3.4 Funciones y Responsabilidades de los Explotadores Aéreos, apartado 3.4.6 dice: “Es responsabilidad del explotador aéreo realizar la inspección previa y posterior del sector o áreas de estacionamiento de aeronaves y móviles terrestres asignados, informando las novedades correspondientes de limpieza y/o DOE a la Autoridad Aeronáutica o al Concesionario AA 2000.”

1.18.1.4 En la misma normativa, (PUOAM) en el Cap. 5, Normas de Seguridad Particulares, Párrafo 5.1 Normas para la Conducción de Móviles Terrestres, Apartado 5.1.48 dice: “El lugar de estacionamiento de los móviles terrestres y elementos de rampa será determinado por el Concesionario. La falta de cumplimiento de lo expuesto precedentemente será de exclusiva responsabilidad del usuario.”

1.18.1.5 REGUFA - Capítulo 5 EXPLOTADOR DEL AEROPUERTO  
Párrafo 5.3.2 Requerir el retiro de vehículos o medios de locomoción y/u objetos, que sean inapropiados o peligrosos para la seguridad de la aviación y

aeronáutica, para las personas y/o bienes del aeropuerto, pasajeros, usuarios, Explotadores de aeronaves, o cuya utilización sea contraria a las disposiciones del presente Reglamento y/o disposiciones del ORSNA, Autoridades del aeropuerto u otra Autoridad competente.

Párrafo 5.5 Uso de Instalaciones aeroportuarias.

El Explotador del Aeropuerto deberá:

5.5.1 Aplicar el presente Reglamento, el Manual de Operaciones del aeropuerto pertinente, Manual de Funcionamiento específico de cada aeropuerto, las disposiciones que dicte el ORSNA, el Jefe del Aeropuerto y/o el Explotador del Aeropuerto destinadas a reglar el uso de las instalaciones aeroportuarias.

5.5.2 Controlar, en el ámbito de su competencia, el acatamiento de las reglas y disposiciones previstas en el apartado anterior, por parte de los Explotadores de aeronaves, prestadores y sus representantes y/o empleados, pasajeros, usuarios y público en general.

Nota: El Administrador del Aeropuerto Internacional Ezeiza - Ministro Pistarini, designado por el Concesionario AA-2000, realiza las funciones anteriormente señaladas mediante los supervisores de rampa, dependientes del Jefe de Base; manteniendo estrecha coordinación permanente con el Jefe de Turno de la Jefatura de Aeropuerto y el Servicio de Control Terrestre de la Autoridad Aeronáutica.

1.18.1.6 REGUFA – Capítulo 15 Actividad Aeronáutica – Utilización de los Aeropuertos del S.N.A.

Párrafo 15.8 Daños causados por la aeronave: El Explotador de aeronaves es el responsable por los daños producidos o causados por la aeronave en vuelo, en movimiento o durante el estacionamiento en los términos y con el alcance que surge del Código Aeronáutico.

1.18.1.7 REGUFA – Capítulo 16 Utilización del Área de Movimiento- Plataforma de Estacionamiento.

Párrafo 16.1 Ordenamiento y seguridad en el Área de Plataforma.

El desplazamiento en el área de plataforma y la utilización del mismo se regirá por las disposiciones que fije el Explotador del Aeropuerto quién coordinará con el Jefe de Aeropuerto los aspectos operativos y de seguridad.

Párrafo 16.2 Normas aplicables de seguridad.

Durante el rodaje, el estacionamiento y otras actividades las aeronaves deben ajustarse a las normas de seguridad de la aviación y aeronáutica, establecidas por la Autoridad Aeronáutica.

Párrafo 16.11 Actividades en puesto de estacionamiento.

En el puesto de estacionamiento asignado a la aeronave sólo pueden realizarse las actividades normales de apoyo, mantenimiento de rutina y abastecimiento.

Las operaciones de mantenimiento que no sean de rutina sólo podrán ser efectuadas en el puesto de estacionamiento con autorización expresa del Explotador del Aeropuerto. En caso de no autorizarse dichas operaciones la aeronave será trasladada a las posiciones idóneas que señale el Explotador del Aeropuerto, o a los hangares correspondientes.

Todos los costos, incluidos los daños y perjuicios ocasionados con motivo de la exigencia de mantenimiento, actividades de apoyo, abastecimiento, traslado de la aeronave, etc. estarán a cargo del Explotador de aeronaves.

1.18.2 En las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), Parte 91,

Párrafo 91.128, Reglas Generales de Vuelo Aplicadas al Tránsito de Aeródromo, (c) Operación en Áreas de Movimiento y Maniobras (2), (i) que dice: “El rodaje se debe efectuar a velocidad reducida prestando atención al tránsito y obstáculos existentes en el área de movimiento”.

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se aplicaron las de rutina.

## 2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 Durante la maniobra de la aeronave en la línea de rodaje de la plataforma de cargas, la tripulación priorizó su atención y control, sobre la posición de estacionamiento asignada, ubicada a la izquierda de la aeronave y a trámites de orden interno dentro de la cabina.

2.1.2 Esta situación hizo que en la operación no se observara ni se mantuviera la separación de seguridad con el obstáculo, (escalera de mantenimiento), ubicado inadecuadamente a la derecha, sobre el paño verde próximo a la plataforma; no cumpliéndose adecuadamente con lo establecido en las RAAC, Parte 91 en el Párrafo 91.128; explicitado en 1.18 Información Adicional de este Informe.

2.1.3 Esta escalera fue dejada en el citado lugar por personal de mantenimiento de un Explotador Aéreo, durante una operación anterior al incidente; no cumpliéndose adecuadamente con lo establecido por la Autoridad Aeronáutica del Aeropuerto en el PUOAM Capítulo 3, Párrafo 3.4, Apartado 3.4.6 y Capítulo 5, Párrafo 5.1, Apartado 5.1.48 y a lo establecido por el ORSNA en el REGUFA, Capítulo 16, Párrafo 16.11; incurriendo en lo establecido en la citada normativa en el Capítulo 3, Párrafo 3.15; todo esto explicitado en 1.8 Información Adicional de este Informe.

2.1.4 El personal del Explotador del Aeropuerto, dependiente de la Jefatura de Base, que se desempeñaba como supervisor de rampa, durante la operación y uso anterior de la plataforma de cargas, y previo al incidente, no visualizó la citada escalera dejada inadecuadamente, por personal de mantenimiento de un



Explotador Aéreo; no cumpliéndose adecuadamente con lo establecido por el ORSNA, en el REGUFA, Capítulo 5, Párrafo 5.3.2 y 5.5 en sus Apartados 5.5.1 y 5.5.2; explicitados en 1.18 Información Adicional de este Informe.

2.1.5 El personal de la Autoridad Aeronáutica dependiente del Departamento Operaciones, que se desempeñaban como operadores del área de movimiento del Servicio de Control Terrestre del aeropuerto, durante la operación y uso anterior de la plataforma, y previo al incidente, no visualizó la citada escalera dejada inadecuadamente, por personal de mantenimiento de un Explotador Aéreo; no cumpliéndose adecuadamente con el control de lo establecido por el Jefe de Aeropuerto en el PULOAM, Capítulo 3, Párrafo 3.4, Apartado 3.4.6 y Capítulo 5, Párrafo 5.1, Apartado 5.1.48 y con lo establecido por el ORSNA en el REGUFA, Capítulo 4, Párrafo 4.1; todo esto explicitado en 1.8 Información Adicional de este Informe.

2.1.6 La plataforma de cargas se encontraba debidamente iluminada y la meteorología no tuvo influencia al momento del incidente.

## 2.2 Aspectos técnicos

No se encontraron cuestiones técnicas que hayan influido en la ocurrencia del incidente.

## 3 CONCLUSIONES

### 3.1 Hechos definidos

3.1.1 Los tripulantes y la aeronave tenían su documentación según lo establecen las normas para la actividad que estaban desarrollando.

3.1.2 El Explotador Aéreo usuario de la plataforma de cargas, anterior al incidente, al dejar una escalera de mantenimiento, posicionada incorrectamente, no cumplimentó adecuadamente la normativa establecida por la Autoridad Aeronáutica del Aeropuerto, de acuerdo con el Plan de Uso Operativo del Área de Movimiento (PULOAM), Capítulo 3, Funciones y Responsabilidades de los Explotadores Aéreos, Párrafo 3.4, Apartado 3.4.6, y Capítulo 5, Normas de Seguridad Particulares, Párrafo 5.1, apartado 5.1.48; incurriendo en lo establecido por el ORSNA en el REGUFA, Capítulo 3, ACTIVIDAD AEROPORTUARIA-NORMAS GENERALES, Párrafo 3.15 Daños causados a personas, bienes y/o cosas en el aeropuerto.

3.1.3 No se efectuó una adecuada supervisión del área de estacionamiento asignada y usada por el explotador aéreo anterior, como así también sobre el área de estacionamiento asignada a la aeronave CX-MAS, previo al incidente; por parte del turno de supervisores de rampa del Explotador del Aeropuerto.

3.1.4 No se efectuó un adecuado control del área de movimiento, sector Norte de la plataforma de cargas, previo al incidente; por parte del Servicio de Control Terrestre de la Autoridad Aeronáutica del Aeropuerto.

3.1.5 El control externo del área de movimiento, durante el rodaje de la aeronave en el sector de plataforma, por parte de la tripulación, estuvo limitado en atención y control de obstáculos a la derecha de la misma; por concentrarse visualmente sobre la posición de estacionamiento asignada a su izquierda y por tareas internas en el avión.

3.1.6 La iluminación de la plataforma de cargas y la meteorología no tuvieron influencia en el incidente.

### 3.2 Causa

En un vuelo de transporte de carga regular internacional, en la fase de rodaje al estacionamiento asignado en la plataforma de cargas, roce del intradós del ala derecha de la aeronave con una escalera de mantenimiento; debido a la incorrecta ubicación de ésta en el paño verde, próximo a la plataforma y a la inadecuada atención y control de obstáculos, por parte de la tripulación.

## 4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

### 4.1 A la Oficina de Investigación y Prevención de Accidentes e Incidentes de Aviación (OIPAIA) de la República Oriental del Uruguay

Considerar la conveniencia de recomendar al Explotador de la Aeronave, medidas adecuadas de instrucción a las tripulaciones, sobre seguridad en la operación de las aeronaves; a los efectos de contribuir con la seguridad operacional, evitar daños personales, materiales y de terceros que pudiesen ser afectados.

### 4.2 Al Explotador Aéreo propietario de la escalera de mantenimiento

Considerar la necesidad de instruir al personal de mantenimiento de sus aeronaves, sobre el cumplimiento de la normativa vigente de los aeropuertos, explicitada en 1.18 Información Adicional, de este Informe; a los efectos de contribuir con la seguridad operacional, prevenir daños personales, materiales y de terceros que pudiesen ser afectados.

### 4.3 Al Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos

Considerar la conveniencia de recomendar a los Explotadores de los Aeropuertos concesionados del Sistema Nacional de Aeropuertos, la necesidad de control del cumplimiento de la normativa vigente al respecto, explicitada en 1.18 Información Adicional, de este Informe; a los efectos de contribuir con la seguridad operacional.

### 4.4 A las Regiones Aéreas

Considerar la conveniencia de recomendar a los Aeropuertos de su ámbito de competencia, la necesidad de control del cumplimiento de la normativa vigente al respecto, explicitada en 1.18 Información Adicional, de este Informe y de instrucción en Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS),

especialmente como en este incidente, a los operadores del área de movimiento de los Servicios de Control Terrestre; a los efectos de contribuir con la seguridad operacional.

## 5 REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas, por la Junta de Investigaciones 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 la 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 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Comisión de Prevención de Accidente de Aviación Civil  
Av. Com. Pedro Zanni 250  
2º Piso Oficina 264 – Sector Amarillo  
(1104) Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

ó a la dirección Email:  
"buecrpc@faa.mil.ar "

BUENOS AIRES, de de 2009.

Sr. Gustavo ZANOTTI  
Investigador a Cargo

SP Juan Adolfo SATTI  
Investigador Técnico

Com. D. Gustavo GRAZIANI  
Director de Investigaciones