

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: Villaguay, Provincia de Entre Ríos

FECHA: 18 NOV 08

HORA: 20:30 UTC aproximadamente

AERONAVE: Avión

MARCA: PIPER

MODELO: PA-A-36-300

MATRÍCULA: LV-MRI

PILOTO: Licencia de Piloto Aeroaplicador de Avión

PROPIETARIO: Privado

Nota: Las horas están expresadas en el Tiempo Universal Coordinado (UTC) que para el lugar del accidente corresponde a la hora huso -2.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 20 NOV 08, se presentó en la oficina de la JIAAC un piloto, realizando una denuncia de accidente, que había tenido con la aeronave matrícula LV-MRI, el 18 NOV 08, a las 20:30 hs aproximadamente.

1.1.2 De acuerdo con su declaración, el piloto se contactó con una Empresa para volar durante la campaña de aeroplación de ese año; el 16 NOV 08 efectuó un par de vuelos con dicha aeronave para adaptarse al avión, con una duración de 20 y 30 minutos respectivamente y el día 18 NOV 08, siendo aproximadamente las 20:00 hs, inició un vuelo para continuar el entrenamiento en fumigación, con la aeronave de referencia.

1.1.3 Los vuelos se efectuaron desde el lote que la Empresa usuaria del avión utilizó como pista y base de operaciones, ubicado al ESE de Villaguay, Provincia de Entre Ríos, a la altura del mojón km 13 de la Ruta Nacional 130.

1.1.4 Asimismo el piloto declaró que el día del suceso, el dueño de la Empresa le comunicó que debía volar con su hijo, para hacer un lote de 10 Ha lateral a la pista.

1.1.5 Completando el vuelo y en la fase de aterrizaje, la rueda de cola impactó fuertemente contra el terreno, al tocar las ruedas principales hizo una "S" y al girar la aeronave hacia la derecha, se sintió un golpe en el conjunto soporte de la rueda de cola, quedando la aeronave detenida, con un rumbo aproximado 110°.

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

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: Rotura del conjunto soporte de la rueda de cola y daños menores en el timón de dirección.

1.3.2 Daños en general: Leves.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 El piloto de 39 años de edad, era titular de la Licencia de Piloto Aeroaplicador con Habilitaciones para Aeroaplicación diurna; Aeronaves de motor alternativo hasta 450 caballos de fuerza en Monomotores y Multimotores Terrestres hasta 5.700 kg.

1.5.2 De acuerdo con el informe de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, poseía además las licencias de PPA, PCA y no tenía antecedentes de infracciones aeronáuticas y accidentes anteriores.

1.5.3 Su Certificados de Aptitud Psicofisiológica Clase 1 y Clase 2 se encontraban vigentes hasta el 30 OCT 09.

1.5.4 Del libro de vuelo del piloto y de sus declaraciones, se desprende que su experiencia en horas de vuelo a la fecha del accidente era:

Total de vuelo:	305,5
En los últimos 90 días:	4,9
En los últimos 30 días:	2,8
En el día del accidente:	0,5
En la aeronave que se accidentó:	1,3

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Célula

1.6.1.1 La aeronave fue fabricada por PIPER CHINCUL S.A.C.A.I.F.I., en la provincia de San Juan, República Argentina, en 1978; era un avión monoplano de ala baja, monopla de construcción íntegramente metálica, con tren de aterrizaje de tipo convencional fijo con rodados y amortiguación por ballestas, equipado con frenos hidráulicos.

1.6.1.2 El modelo era PA-A-36-300, que fue construido bajo el número de serie AR-36-7860111. Poseía un Certificado de Matriculación de Aeronave y Propiedad, el cual la certificaba para el uso privado desde el 28 JUN 05, con la marca de identificación LV-MRI.

1.6.1.3 La Inscripción de Propiedad de Aeronave se encontraba a nombre de un propietario Privado y poseía un Certificado de Aeronavegabilidad de clasificación ESPECIAL, categoría RESTRINGIDO, con propósitos de uso AGRÍCOLA (Fumigación y Espolvoreo), extendido y vigente desde el 12 FEB 08 y con vencimiento en FEB 09; poseía un Formulario DNA-337 otorgado por el TAR DNA 1-B-70, de fecha 12 FEB 08.

1.6.1.4 Según datos obtenidos de los Registros Historiales, a la fecha de la última anotación (05 DIC 06) y al momento del accidente, esta aeronave totalizaba una actividad de: 2.791,0 hs de Total General (TG), 885,9 hs Desde la Última Recorrida (DUR). La libreta Historial Avión N° 3 (2603), fue iniciada el 12 ENE 06.

1.6.2 Motor

1.6.2.1 La libreta Historial Motor N° 3 (2979) fue iniciada el 12 ENE 06, constando que el motor era marca TEXTRON LYCOMING, modelo IO-540-K1G5, fabricado bajo el número de serie L-18347-48A, totalizaba una actividad de 2.785,0 hs de TG y 776,0 hs DUR.

1.6.2.2 El consumo horario del motor era de aproximadamente 50 l/h y el combustible utilizado era Aeronafta 100 LL.

1.6.3 Hélice

La hélice era marca HARTZELL, modelo HC-C2YK-1BF, metálica de paso variable y bipala, identificada con el número de serie CH-1837, poseía un historial oficial constando que su última recorrida general fue realizada el 21 NOV 05 por el TAR DNA 1-B-13, pero se desconoce su actividad en esta aeronave por carecer de registros.

1.6.4 Peso y balanceo al momento del accidente

1.6.4.1 El cálculo de los pesos de la aeronave eran los siguientes:

Vacío:	1.116 kg
Piloto:	59 kg
Acompañante:	sin datos
Producto: (60 Gal de agua):	227 kg
Combustible:	sin datos
Total al momento del accidente	no determinado
Máximo de despegue/ aterrizaje (PMD/ PMA):	1.996 kg
Diferencia:	no determinada

1.6.4.2 Debido a que el accidente no fue denunciado en tiempo y forma, la aeronave fue removida antes de la llegada de los investigadores y discordancia de las declaraciones; no fue posible determinar si la masa y centro de gravedad de la aeronave, estaban dentro de los límites prescriptos por el fabricante.

1.7 Información meteorológica

El informe del Servicio Meteorológico Nacional (SMN), con datos inferidos obtenidos de los registros horarios de la estación meteorológica Concordia, interpolados a la hora y lugar del accidente, y analizado también el mapa sinóptico de superficie de 21:00 UTC, era el siguiente: Viento: 090°/03 kt; Visibilidad: 10 km; Sin fenómenos significativos ni nubosidad; Temperatura: 29.0° C; Temperatura Punto de Rocío: 7.2° C; Presión a Nivel Medio del Mar: 1016.4 hPa y Humedad Relativa: 25%.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información sobre el lugar del accidente:

1.10.1 El accidente ocurrió en un terreno que el propietario de la Empresa de aeroaplicación utilizaba como pista, con dimensiones estimadas en 780 m de largo por 30 m de ancho, donde además tenía el hangar y las instalaciones de su base de operación.

1.10.2 La faja de terreno que se utilizó como pista, tenía una orientación

aproximada 17/35, su superficie era de tierra y no habían registros de la misma como aeródromo, ni como Lugar Apto Denunciado (LAD).

1.10.3 Las coordenadas geográficas del lugar eran 31° 53' 52" S - 058° 50' 16,2" W y su elevación sobre el nivel de mar era de aproximadamente 53 m.

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 encontraba dentro del hangar de una Empresa de aeroaplicación, en aparente condición de vuelo, con la ballesta que soporta la rueda de cola, reparada con elementos adaptados no aeronáuticos, piezas que no correspondían a las especificadas en el catálogo de partes.

1.12.2 Fue imposible ubicar las partes afectadas por el accidente, puesto que ya habían sido reemplazadas por las existentes. Se desconoce su destino.

1.12.3 Se observaron otros daños menores en el timón de dirección.

1.12.4 De acuerdo con la declaración del piloto, en la fase de aterrizaje, se produjo "el toque del patín de cola fuerte contra el piso" y luego de tocar las ruedas principales, la aeronave hizo como una "S", trató de corregir la actitud con los frenos, se produjo un giro hacia la derecha, sintiendo un golpe en el patín y la aeronave quedó frenada, quedando la misma con rumbo 110°. Al descender del avión observó la rotura del patín de cola, elástico, rueda y rotura del eje del patín de cola.

1.13 Información médica y patológica

No se encontraron antecedentes médico / patológicos, que pudieran haber influido en el desempeño del piloto en el accidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

Los arneses del piloto y los anclajes de éstos al piso de la cabina, resistieron al esfuerzo al que fueron sometidos, protegiendo al piloto quien resultó ileso. Se desconocen datos de este orden, con referencia al acompañante.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 A la llegada del personal de la JIAAC al lugar donde se encontraba la aeronave, se pudo establecer que ésta se encontraba dentro del hangar de la Empresa operadora y sin daños aparentes. Se pudo observar que el conjunto de

rueda de cola había sido reparado con elementos adaptados no aeronáuticos, piezas que no respondían a las especificadas en el catálogo de partes.

1.16.2 El timón de dirección presentó raspaduras con marcas semejantes al dibujo del rodado de cola, pequeñas hendiduras, deformación en la parte inferior y borde de fuga, y una hendidura punzante pequeña que alcanzó a perforar el paño lateral derecho del timón de dirección, que al comparar coincidencia de distancias, ésta probablemente fue provocada por la punta extrema trasera izquierda de la aleta compensadora del timón de profundidad, la cual está ubicada en el timón derecho.

1.16.3 Se observó que la pieza original principal del conjunto, identificada como P/Nº 97625-00 “SPRING -Tail wheel” (Ballesta-Rueda de cola), según el catálogo de partes de Piper, no se asemejaba a la instalada en la aeronave, presentando ésta un aspecto similar a un elástico amortiguador perteneciente a algún vehículo utilitario mediano del tipo camioneta, seccionado y adaptado para su instalación en la aeronave.

1.16.4 Esta pieza preparada presentaba en sus laterales, rebajes de material realizados probablemente con alguna herramienta abrasiva, con el fin de ajustarla a las medidas. La pieza P/Nº 977034-00 “CLAMP ASSEMBLY - Spring Attachment”, que sujetaba la ballesta a la estructura trasera del fuselaje, lo hacía por medio de dos bulones con sus respectivas arandelas y tuercas.

1.16.5 Según el catálogo de partes, el bulón debía ser P/Nº 400 001 (AN4-16A) y requería una cantidad de dos unidades. La tuerca debía ser P/Nº 404 888 (MS20355-428C) y requería una cantidad de dos unidades. Las arandelas debían ser P/Nº 407 565 (AN 860-116) con cuatro unidades. En la aeronave se encontró demasiada cantidad de arandelas (v.g. en uno de los bulones, cinco), a fin de suplementar la longitud del bulón.

1.16.6 El ensamble de la pieza P/Nº 756 365 “BRACKET ASSEMBLY”, que sujeta la horquilla a la ballesta, se realiza por medio de dos bulones P/Nº 401 511 (AN7-17A) y P/Nº 401 515 (AN7-21A), según el catálogo de partes. Existen dudas en cuanto al origen de los bulones encontrados instalados, ya que uno parecía ser demasiado largo y el otro demasiado corto, sin asomar filetes del roscado por sobre su tuerca.

1.16.7 Esta pieza P/Nº 756 365 posee conformada en su parte inferior, una hendidura que describe una “U” invertida. Considerando a la ballesta como una figura trapezoidal, el extremo más pequeño de ésta, calza ajustada en la mencionada hendidura, impidiendo movimientos laterales. Pero al tratarse de una pieza sustituta y adaptada, los espacios laterales en la hendidura “U” eran demasiado grandes y fueron suplementados con pequeñas piezas metálicas a fin de restringir los posibles movimientos laterales que pudieran originarse, procedimiento no contemplado en instrucciones de mantenimiento.

1.16.8 En la inspección de la documentación y registros historiales, no fue posible establecer fehacientemente la actividad de esta aeronave, ya que su último vuelo fue registrado en 2006. Es posible sin embargo, que el avión no haya acumulado actividad, desde esa fecha y la del reemplazo del Certificado de Aeronavegabilidad, por parte del Inspector de la DNA el 12 FEB 08.

1.16.9 Tampoco figura un registro de la reparación efectuada en el conjunto de la rueda de cola recientemente.

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave era de propiedad privada. Según informó la División Trabajo Aéreo, del Departamento Explotadores Aéreos, de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional, de la ANAC, a la fecha del suceso, la Empresa de aeroaplicación no estaba habilitada, asimismo el piloto y la aeronave de referencia, no se encontraban afectados a una Empresa Explotadora de Trabajo Aéreo.

1.18 Información adicional

1.18.1 El piloto había sido autorizado para volar la aeronave por el dueño de la Empresa de aeroaplicación.

1.18.2 Según los registros en el Libro de Vuelo del piloto, éste contaba con escasa experiencia de vuelo total y en el tipo de aeronave del suceso.

1.18.3 Según informó la DNA, la aeronave era propiedad de un particular, que de acuerdo con lo investigado era hijo del dueño de la Empresa, quien en la entrevista con los investigadores, manifestó que se encontraba ausente por viaje.

1.18.4 En su declaración, el piloto atribuyó el accidente a tener una posición incómoda por llevar otra persona en la cabina de vuelo, la cual daba indicaciones presionándolo a que lo volara como él decía, no permitiéndole que realizara una aproximación como el piloto consideraba segura y también manifestó que previo al vuelo, una vez retirado el avión del hangar, procedió a la puesta en marcha, llamaron al hijo del dueño de la Empresa, el cual se acomodó a su lado, sentado en un bidón.

1.18.5 El dueño de la Empresa que autorizó el vuelo, en su declaración, manifestó haberlo hecho en carácter de propietario; al serle preguntado por el investigador, si en el vuelo del accidente, se llevaba otra persona, contestó que no.

1.18.6 Asimismo el propietario, en su declaración como testigo del suceso, manifestó que había removido el avión por su propia decisión.

1.18.7 Otro testigo presencial del suceso declaró que la aeronave había sido removida, “...por orden del propietario de la aeronave”.

1.18.8 De acuerdo con la información enviada por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, el propietario de la aeronave no es la persona que se adjudicó la titularidad de la misma.

1.18.9 El Código Aeronáutico expresa:

Artículo 84. – El comandante tiene la obligación de asegurarse antes de la partida, de la eficiencia de la aeronave y de las condiciones de seguridad del vuelo a realizar, pudiendo disponer su suspensión bajo su responsabilidad. Durante el vuelo y en caso de necesidad el comandante podrá adoptar toda medida tendiente a dar mayor

seguridad al mismo.

Artículo 186. – Toda persona que tomase conocimiento de cualquier accidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicarlo a la Autoridad más próxima por el medio más rápido y en el tiempo mínimo que las circunstancias permitan.

Artículo 187. – La remoción o liberación de la aeronave, de los elementos afectados y de los objetos que pudiesen haber concurrido a producir el accidente sólo podrá practicarse con el consentimiento de la autoridad aeronáutica.

1.18.10 Las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), Parte 91, en el párrafo 91.25, Requisitos para aeronaves accidentadas, establece: El piloto o los tripulantes de una aeronave accidentada que no estén impedidos deberán comunicar el accidente de inmediato, conforme a sus posibilidades, a la Autoridad Aeronáutica mas cercana, quedándoles prohibido, así como al propietario de la aeronave, mover ésta o sus restos, hasta la liberación por la autoridad investigadora.

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se utilizaron las de rutina.

2 ANALISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 El piloto, de acuerdo con los registros de su Libro de Vuelo al momento del accidente, tenía escasa experiencia de vuelo en general y en el tipo de aeronave del suceso. Estaba autorizado para realizar el vuelo, que tenía por finalidad entrenamiento en aeroaplicación y adaptación.

2.1.2 De las investigaciones realizadas, surgen discrepancias entre las declaraciones del piloto y las del propietario de la Empresa, con respecto a las personas que se encontraban dentro de la aeronave al momento del accidente.

2.1.3 El piloto durante la entrevista realizada manifestó, que en el vuelo que finalizó en el accidente iba acompañado por una persona, que era el hijo del dueño de la Empresa.

2.1.4 El dueño de la Empresa, quien dijo era el propietario de la aeronave, cuando se le preguntó sobre la cantidad de personas que iban en el vuelo, declaró que solamente el piloto, que no llevaba ningún acompañante.

2.1.5 De acuerdo con lo expresado en el Código Aeronáutico, el piloto es el responsable de la seguridad del vuelo y puede suspenderlo ante cualquier situación que afecte la seguridad; por lo tanto como el avión estaba certificado como monoplaza, o sea para un solo tripulante, debería haber cumplimentado la normativa.

2.1.6 De acuerdo con la declaración del piloto, analizándose los hechos, se apreció que en la fase de aterrizaje, se habría realizado un contacto anormal con el terreno

usado como pista, por un inadecuado uso de los comandos de vuelo, mediante un impacto fuerte de la rueda de cola y posteriormente, luego de tocar las ruedas principales, la aeronave hizo como una “S”, se habría tratado de corregir la actitud con los frenos, perdiéndose el control direccional de la misma, produciéndose un giro hacia la derecha, en ese momento, el piloto habría sentido un golpe en el conjunto soporte de la rueda de cola, el cual probablemente terminó de colapsar por el esfuerzo al cual fue sometido, quedando la aeronave detenida con rumbo aproximado 110°. Al descender del avión, el piloto habría observado la rotura del conjunto soporte de la rueda de cola.

2.1.7 Al analizar lo declarado por el piloto, atribuyendo el accidente a tener una posición incómoda, por llevar otra persona en la cabina de vuelo, la cual daba indicaciones presionándolo a que lo volara como él decía, no permitiéndole que realizara una aproximación como el piloto consideraba segura; se apreció que probablemente pudo haber sido un factor contribuyente del accidente.

2.1.8 Después de ocurrido el accidente, el propietario de la aeronave decidió removerla hacia un hangar, según manifestaciones de testigos presenciales del suceso; no dando cumplimiento a la normativa vigente.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 No se pudo establecer si en este accidente hubo influencia de factores técnicos contribuyentes, producto de falla de las piezas que componían el conjunto soporte de la rueda de cola de la aeronave, por la imposibilidad de obtener las piezas dañadas.

2.2.2 Los investigadores verificaron que la aeronave, luego del accidente, había sido reparada recientemente con elementos no aeronáuticos y sin haber asentado dicha reparación en los historiales correspondientes. Esta condición hace que la aeronave no esté aeronavegable, dado que se han modificado las características de su Certificado Tipo.

2.2.3 No se pudo establecer fehacientemente la actividad de la aeronave por falta de asiento en los registros historiales.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El piloto era titular de las licencias y habilitaciones correspondientes y se encontraba autorizado para realizar el vuelo.

3.1.2 El accidente no fue denunciado en tiempo y forma.

3.1.3 La aeronave fue removida del lugar del accidente y al arribo de los investigadores, la misma se encontraba dentro del hangar de la Empresa, en aparente condición de vuelo, reparada con elementos no aeronáuticos adaptados.

3.1.4 Por lo citado anteriormente, no fue posible realizar una adecuada

investigación de campo, ni determinar si la masa y centro de gravedad de la aeronave, estaban dentro de los límites establecidos por el fabricante. Tampoco se tuvo acceso a las partes dañadas, para determinar si hubo factores técnicos que hayan tenido influencia en el accidente.

3.1.5 A la fecha del suceso, la Empresa no se encontraba habilitada como Explotador de Trabajo Aéreo, asimismo el piloto y la aeronave no se encontraban afectados a una Empresa Explotador de Trabajo Aéreo.

3.1.6 El terreno que la Empresa utilizaba como pista y base de operaciones, no estaba registrado como aeródromo, ni denunciado como LAD.

3.1.7 La meteorología no influyó en el accidente.

3.1.8 El piloto habría realizado el vuelo, probablemente con un acompañante en la cabina de una aeronave certificada como monoplaza.

3.1.9 En la fase de aterrizaje, la aeronave habría realizado un contacto anormal con el terreno usado como pista, con impacto fuerte de la rueda de cola, con posterior pérdida de control direccional de la misma en el recorrido de aterrizaje, produciéndose la rotura del conjunto soporte de la rueda de cola.

3.2 Causa

En un vuelo de entrenamiento de aeroaplicación, durante la fase de aterrizaje, contacto anormal de la aeronave, con el terreno usado como pista, con impacto fuerte de la rueda de cola, posterior pérdida de control direccional de la misma en el recorrido de aterrizaje, con rotura del conjunto soporte de la rueda de cola y daños leves en el timón de dirección; debido a inadecuado uso de los comandos de vuelo.

Factores Contribuyentes

- 1) Escasa experiencia de vuelo en general y en el tipo de aeronave.
- 2) Incumplimiento de las normas vigentes.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al propietario de la aeronave

4.1.1 Considerar la necesidad de que los pilotos que operen sus aeronaves cumplan las normas vigentes, realicen instrucción y adiestramiento de la forma más adecuada, especialmente en aterrizajes, de acuerdo con lo establecido en el Manual de Vuelo de las aeronaves; a los efectos de contribuir con la seguridad operacional, prevenir daños personales, materiales y de terceros que pudieran ser afectados.

4.1.2 Considerar la necesidad de efectuar las gestiones ante la Dirección Nacional de Seguridad Operacional, de la ANAC, a los efectos de cumplimentar las normas y

regulaciones aeronáuticas vigentes para efectuar Trabajo Aéreo y realizar las reparaciones de su aeronave, de acuerdo con la normativa aplicable.

4.1.3 Asimismo, se le recuerda la obligatoriedad que tienen todas las personas en cuanto a los procedimientos a seguir posterior al accidente de una aeronave, de acuerdo con lo especificado en la legislación vigente, Código Aeronáutico Ley 17.285, Arts. 186/187 y Decreto 934/70, Art. 8.

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 de Aviación Civil, 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 Accidentes de Aviación Civil
Dto. Administración de Aeródromos de la ANAC
Av. Com. Pedro Zanni 250
2° Piso Oficina 264 – Sector Amarillo
(1104) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

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

BUENOS AIRES, de 2010.

Sr. Gustavo ZANOTTI
Investigador a Cargo

SP Juan SATTI
Investigador Técnico

Director de Investigaciones