

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, ubicada a 2,5 NM al norte del Aeródromo Juárez Celman, Provincia de Córdoba.

FECHA: 12 FEB 09

HORA: 22:00 UTC Aprox.

AERONAVE: Avión

MARCA: Piper

MODELO: PA-A-38-112

MATRÍCULA: LV-ODR

ALUMNO PILOTO: En curso de Piloto Privado Avión.

PILOTO INSTRUCTOR: Licencia de Instructor de Vuelo Avión.

PROPIETARIO: Privado

Nota: Todas las horas están expresadas en el 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 12 FEB 09, en el Aeródromo (AD) Juárez Celman (JCM), el Instructor de Vuelo de la aeronave PA-38, matrícula LV-ODR, junto con un Alumno Pilo-

to, a las 22:00 hs aproximadamente, durante el desarrollo del segundo turno de instrucción, cuando promediaba 01:50 hs de vuelo y después de haber realizado distintas prácticas de pérdida con y sin potencia, circuitos de tránsito sobre el AD y posterior a un toque y despegue, con una altura cercana a los 200 pies (60 metros), tuvieron una pérdida de potencia en el motor de la aeronave.

1.1.2 Ante esta circunstancia, el Instructor realizó un aterrizaje de emergencia, en un campo aledaño, rompiéndose el tren de aterrizaje de nariz y dañando la puntera de plano derecho.

1.1.3 El accidente ocurrió con iluminación diurna y las condiciones de visibilidad eran buenas.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: Desprendimiento del tren de nariz y rotura del capó inferior. Rotura de la puntera del semiplano derecho por impacto contra el suelo. Deformación en tomas de fuselaje con semiplano derecho.

1.3.2 Motor: Sin daños aparentes. Los caños de bancada de motor se doblaron en la toma de fijación del amortiguador del tren de aterrizaje de nariz.

1.3.3 Hélice: Sin daños.

1.3.4 Daños en general: De importancia.

1.4 Otros daños

Se afectó una superficie de aproximadamente 160 m² de plantación de soja.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 Instructor de Vuelo

1.5.1.1 El Instructor de Vuelo, de 46 años de edad, era titular de la Licencia de Instructor de vuelo de Avión, con las habilitaciones para: "Instrucción de Alumnos y Pilotos hasta el nivel de licencia y Habilitaciones de Piloto de Avión que es Titular". Poseía además las Licencias de, PPL – IVP – PPA – PCA y PAER.

1.5.1.2 De acuerdo con el informe emitido por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, el piloto no registraba antecedentes de accidentes e infracciones aeronáuticas anteriores.

1.5.1.3 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica, Clase II, se encontraba vigente hasta el 30 JUN 09, sin Limitaciones y sin Antecedentes.

1.5.1.4 Su experiencia de vuelo en horas asentadas en el Libro de Vuelo del piloto eran las siguientes:

Total de vuelo:	3795.0
Últimos 90 días:	173.0
Últimos 30 días:	92.3
Últimas 24 hs:	5.2
El día del accidente:	2.9
En la aeronave accidentada:	2600.0
Como Instructor de Vuelo:	2541.9
Como Instructor en la aeronave accidentada:	2400.0

1.5.2 Alumno piloto

1.5.2.1 El alumno piloto de 22 años, no poseía ninguna Licencia ni Legajo aeronáutico, según el informe de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas.

1.5.2.2 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica, Clase II, apto para rendir examen práctico para la Licencia PPA, se encontraba vigente hasta el 30 SET 09.

1.5.2.3 De acuerdo con los datos aportados por el alumno piloto su experiencia de vuelo en horas era la siguiente:

Total de vuelo:	34.7 (Curso PPA)
Últimos 90 días:	18.3
Últimos 30 días:	15.0
Últimas 24 hs:	1.8
El día del accidente:	1.8
En la aeronave accidentada:	34.7

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

Avión monomotor terrestre, monoplano biplaza, marca Piper, modelo PA-A-38-112, N° de serie AR-38-80 A0077, fabricado por Chincul en el año 1980, con tren de aterrizaje triciclo fijo y ala baja, de construcción enteramente metálica del tipo cantilever. Fuselaje semimonocasco metálico y empenaje de configuración en "T".

1.6.2 Célula

1.6.2.1 Con fecha 16 AGO 91 y de acuerdo a lo registrado en Libreta Historial N° 1096 (duplicado), se le efectuó una inspección de 1.000 hs en TAR 1B-405, cuando contaba con 1.077 hs de TG. De acuerdo al Formulario DNA 337, de fecha 11 DIC 08, se le realizó inspección de 100 hs para su rehabilitación anual, en el TAR 1B-405, cuando registraba 2.311,2 hs de TG y 312,4 hs DUR.

1.6.2.2 La libreta de historial registraba hasta el día del accidente 2.338,5 hs de TG y 339,7 hs DUR.

1.6.3 Motor

1.6.3.1 La aeronave estaba equipada con un motor marca Lycoming, modelo O-235-L-2C, N° de serie L-21080-15, de 112 HP de potencia.

1.6.3.2 La última inspección de 100 hs fue realizada el 11 DIC 08 en el TAR 1B-405, contaba en ese momento con 2.315,2 hs. de TG y 316,4 hs. DUR.

1.6.3.3 Al momento del accidente, la Libreta Historial registraba 2.342,5 hs de TG y 343,1 hs. DUR.

1.6.3.4 El combustible utilizado era del tipo 100 LL y su consumo horario en vuelos de instrucción era de aproximadamente 25 lts/hora.

1.6.4 Hélice

1.6.4.1 El motor tenía instalada una hélice marca Sensenich, bipala, metálica de paso fijo, modelo 72CK-0-56, N° de serie K-3115.

1.6.4.2 El 08 MAY 06 se le realizó recorrida general en el TAR 1B-13.

1.6.4.3 Según constaba en Formulario DNA 337 de fecha 11 DIC 08, se le realizó inspección de 100 hs para su rehabilitación anual en el TAR 1B-405 y contaba con 2.315,2 hs de TG, y 316,4 hs DUR.

1.6.4.4 Al momento del accidente y de acuerdo a los datos extraídos del Formulario DNA 337 y Libreta Historial de aeronave, contaba con 2.342,5 hs de TG, 343,3 hs DUR y 27,3 hs DUI.

1.6.5 Peso y centrado de la aeronave

1.6.5.1 El cálculo de los pesos al momento del accidente eran los siguientes:

Vacío:	547 kg
Instructor piloto:	65 kg
Alumno piloto:	88 kg
Combustible (remanente)	32 kg
Total al momento del accidente:	732 kg
Máximo de Despegue (PMD):	752 kg
Diferencia:	20 kg en menos respecto al PMD.

1.6.5.2 El centro de gravedad se encontraba dentro de los límites permisibles de acuerdo a la Planilla de masa y balanceo de fecha 15 AGO 91, enviada por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad.

1.7 Información Meteorológica

El informe emitido por el Servicio Meteorológico Nacional, con datos extraídos de los registros horarios de la estación meteorológica del aeródromo Córdoba, interpolados al lugar y hora del accidente y analizado también el mapa sinóptico de superficie de 21:00 UTC, indicaba: Viento 020°/16 kt; Visibilidad: 10 km; Nubosidad: Ninguna; Temperatura: 28.6° C; Temperatura Punto de Rocío: 13.6° C; Presión a Nivel Medio del Mar: 1006.5 hPa y Humedad Relativa: 40 %.

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 lugar del accidente era una zona rural, con un campo amplio y llano de 800 m X 1200 m, cultivado con soja de aproximadamente 0,90 m de altura, que se encontraba ubicado a 2,5 NM al norte del AD JCM.

1.10.2 Las coordenadas del lugar eran: 31° 12' 49" S y 064° 09' 37" W, con una elevación de 1.623 ft sobre el nivel medio del mar.

1.10.3 En las adyacencias del campo no existían obstáculos de importancia.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 La aeronave tocó en el área sembrada con rumbo norte, primero con la rueda del tren principal izquierdo, 3 m más adelante, con la rueda derecha, y posteriormente recorrió 40 m en línea recta.

1.12.2 Luego en su desaceleración, el avión giró 90 grados a la izquierda bruscamente, rompiendo el tren de nariz; debido a la inercia en el sentido de aterrizaje, se levantó el semiplano izquierdo provocando que la puntera del semiplano derecho impactara contra el terreno.

1.12.3 La aeronave quedó detenida con rumbo 270 grados y no hubo dispersión de restos.

1.13 Información médica y patológica

No se encontraron antecedentes médico-patológicos del Instructor de Vuelo, ni del Alumno Piloto, que pudiesen haber influido en el accidente.

1.14 Incendio

No hubo.

1.15 Supervivencia

Los arneses de ambos puestos, anclajes y correderas de los asientos, soportaron el esfuerzo al que fueron sometidos. Los tripulantes abandonaron la aeronave por sus propios medios sin sufrir lesiones.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Se extrajeron muestras de combustible, las que fueron enviadas para su análisis al laboratorio de ensayos de LMAASA, con el siguiente resultado: “El combustible analizado corresponde con las características técnicas establecidas en la norma ASTM D-910 para la categoría nafta 100 o similar, presenta color verde y la misma no muestra evidencias de disminución y/o pérdidas de las propiedades físico químicas del material, por lo tanto, se encuentra en estado normal de uso de acuerdo a dicha especificación”.

1.16.2 Se extrajeron muestras de aceite, las que fueron enviadas para su análisis al laboratorio de ensayos de LMAASA, con el siguiente resultado: “La muestra presenta propiedades físicas semejantes a aceites lubricantes de uso corriente para motores a pistón tal como el Aeroshell Oil 80. No se verifican variaciones importantes de las propiedades mecánicas del lubricante”.

1.16.3 En el lugar del accidente se constató la continuidad de la cadena cinemática de los comandos de vuelo y de motor, por fijación y condiciones, no encontrándose ninguna novedad.

1.16.4 Se descapotó el motor y se efectuó una inspección visual del mismo no encontrándose novedades; se extrajo una bujía por cilindro, comprobándose visualmente que no presentaban defectos, su color era normal y no se observaron residuos carbonosos ni de aceite. De todo ello se desprende que las mismas entregaban la energía necesaria para una buena combustión

1.16.5 Se observó que el filtro principal de combustible del cual toma la bomba mecánica de motor y eléctrica, contenía la mitad de su capacidad con combustible.

1.16.6 Se controló el sistema de combustible desde los tanques al motor no registrando ninguna novedad, se constató un remanente de combustible de aproximadamente 9 litros en el tanque izquierdo y 40 litros en el derecho.

1.16.7 Se verificó que los comandos de acelerador y mezcla se encontraban en la posición de “CERRADO” y “CORTADA” respectivamente. La llave selectora de tanque se encontraba en posición “DERECHO”. El flap estaba selectado en un punto (17 grados).

1.16.8 Se comprobó el libre movimiento de la hélice al hacerla girar en forma manual; posteriormente con el apoyo del Instructor Piloto, Alumno Piloto y Propietario se niveló la aeronave y se procedió a efectuar la puesta en marcha del motor, arrancando normalmente, se realizó prueba de serie del sistema de encendido, encontrándose sin novedad.

1.16.9 De acuerdo con los registros asentados antes de comenzar la actividad de vuelo de instrucción, a la aeronave se le cargaron 70 lts de combustible, por lo que los tanques quedaron llenos con un total de 121 lts, de los cuales 113 lts eran consumibles. Posterior a esta carga el avión voló 02:56 hs (01:06 hs en el primer turno y 01:50 hs en el segundo), considerando un consumo de 25 lts/hora, por lo que se habrían utilizado aproximadamente 74 lts. De la diferencia entre el combustible con tanques llenos y de lo consumido se deduce que la cantidad restante sería de aproximadamente 47 lts.

1.16.10 El Manual de Vuelo de la Aeronave, en la sección 2 “LIMITES DE OPERACIÓN”, página 2, apartado i, establece:

“La forma del tanque de ala es tal que durante ciertas maniobras puede retirarse el combustible de las salidas del mismo, interrumpiendo el flujo de combustible y pudiendo provocar una momentánea pérdida de potencia. Por ello los pilotos deben evitar las maniobras que ocasionen estos inconvenientes.

Los virajes cerrados durante la carrera de despegue deben ser evitados dado que puede interrumpirse el flujo de combustible.

Los deslizamientos prolongados que resulten de caídas de más de 600 m (2000 pies) de altitud, u otras maniobras extremas o radicales que provoquen interrupción del flujo de combustible cuando el tanque de combustible no esté totalmente lleno deben ser evitadas.”

1.16.11 Según declaraciones del Instructor Piloto, la falla se produjo a unos 60 m (200 ft) de altura, considerada insuficiente como para intentar restablecer la potencia del motor, pero el mismo ejecutó los siguientes procedimientos de emergencia:

“Chequeo: mezcla rica, bomba auxiliar de combustible conectada, tanque más lleno, aire al carburador y magnetos”.

1.16.12 Estos procedimientos ejecutados por el piloto se ajustaban a lo establecido en el Manual de Vuelo, emergencias:

“PÉRDIDA DE POTENCIA DURANTE EL DESPEGUE (AERONAVE EN EL AIRE)
-si se ha alcanzado altitud suficiente como para intentar una puesta en marcha del motor:

Velocidad de vuelo – Mantener por encima de la de pérdida.

Llave selectora de tanques de combustible - Pasar a otro tanque que contenga combustible.

Bomba auxiliar eléctrica de combustible – Poner en funcionamiento.

Comando control de mezcla – Llevar a totalmente rica.

Calefactor de carburador – Abrir

Si no se logra restaurar la potencia, ejecutar el procedimiento de Aterrizaje sin potencia.”

1.16.13 Antes del impacto, según el Manual de Vuelo, se debe realizar los siguientes procedimientos:

“CUANDO EL ATERRIZAJE SEA INMINENTE

Llave de Ignición: Llevar a la posición NO (OFF)

Llave maestra: Llevar a la posición NO (OFF)

Llave selectora de tanques de combustible: Llevar a la posición CERRADO

Control de Mezcla: Llevar a la posición Marcha Lenta-Corte

Cinturones de seguridad y Arnés de Hombros: Ajustar y trabar.”

1.16.14 El Instructor Piloto realizó los procedimientos descritos anteriormente pero dejó la llave selectora de combustible en el tanque derecho.

1.17 Información orgánica y de dirección

1.17.1 La Escuela de Vuelo a la que estaba afectada la aeronave tenía base en el AD JCM, Provincia de Córdoba, teniendo la autorización para desarrollar la siguiente actividad: Formación y perfeccionamiento de pilotos en aeronaves con motor.

1.17.2 La aeronave y el Instructor de Vuelo estaban afectados a la Escuela de Vuelo de acuerdo a la disposición DHA N° 245/99 de fecha 23 OCT 06.

1.18 Información adicional

1.18.1 La Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas informó que el último archivo foliado por parte del Instructor Piloto, correspondía a octubre de 1983. El Instructor de Vuelo presentó su libro de vuelo foliado en el año 2008.

1.18.2 De acuerdo con los registros, el Instructor de Vuelo había cumplido con los descansos mínimos que establecía el DEC 671/94 en el día del accidente. No así a lo referido en la NOTA del mismo Decreto (Actividad de instrucción - ANEXO V) donde especificaba: “La actividad del instructor piloto, en vuelo local no debe superar DOS (2) turnos de UNA (1) hora TREINTA (30) minutos cada uno, separados entre sí por un período de descanso de por lo menos TRES (3) horas en un período de VEINTICUATRO (24) hs. consecutivas”. La misma restricción se establecía para los alumnos.

1.18.3 Relacionado con lo expresado en el párrafo anterior el Asesor Médico y de Factores Humanos de la JIAAC, expresó que el Instructor de Vuelo podría haber tenido una probable fatiga de vuelo acumulativa, como factor contribuyente.

1.18.4 El Instructor de Vuelo en una entrevista manifestó que, como se encontraba con baja altura, casi 200 pies sobre el terreno, realizó con urgencia el procedimiento ante la situación presentada; primero declaró la emergencia y se la

relató al alumno para dar tranquilidad; después, mantuvo velocidad de planeo 75 nudos y empezó a realizar los controles dentro de la cabina, comenzó por la mezcla rica, tanque más lleno, aire al carburador en frío por la temperatura del día que pasaba los 22° C, bomba de combustible conectada y verificó, con las 1600 rpm que tenía el motor, los magnetos “L” izquierdo, “R” derecho y como no cayeron las RPM los dejó en ambos y cortó la mezcla, inmediatamente tocó el terreno y cuando se detuvo el movimiento cortó magnetos y la master.

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se emplearon las de rutina.

2 ANÁLISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 De acuerdo con el registro consignado en el Libro de Vuelo, se infiere que el Instructor de Vuelo estaba habilitado para realizar esta actividad.

2.1.2 Ante la pérdida de potencia, el Instructor de Vuelo realizó los procedimientos establecidos en la LCP, Pérdida de Potencia Durante el Despegue (Avión en el aire); entre otros ítems, la lista indicaba pasar la llave selectora de combustible al otro tanque. Por haberse encontrado posterior al accidente, la llave selectora de tanque, en el derecho, se apreció que al momento de la pérdida de potencia, probablemente el tanque seleccionado era el izquierdo.

2.1.3 Por la cantidad de combustible extraído del tanque izquierdo de 9 lts, de los cuales son consumibles 5 lts, se podría inferir que la cantidad del mismo era insuficiente, para asegurar un flujo continuo de alimentación al motor, para las maniobras que se estaban realizando, en el momento previo al accidente.

2.1.4 A pesar que el Instructor de Vuelo habría realizado los procedimientos establecidos en la LCP, se apreció que por la escasa altura disponible, no tuvo el tiempo suficiente para que la potencia pudiese ser restablecida.

2.1.5 El giro brusco que experimentó la aeronave posterior al impacto, fue producto del atascamiento del tren de aterrizaje principal izquierdo, en la plantación de soja.

2.1.6 Por la diferencia de la cantidad de combustible encontrada en ambos tanques, se apreció que el control del consumo del mismo en vuelo, no fue el adecuado, para mantener los tanques nivelados.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 De acuerdo con los registros y constancias de la documentación de la aeronave, surge que el mantenimiento de la misma, se efectuó según las instrucciones de aeronavegabilidad continuada.

2.2.2 De lo investigado y considerando las declaraciones del Instructor Piloto, se apreció de escasa posibilidad de fallas de carácter técnico en el funcionamiento del motor.

2.2.3 Por la cantidad de combustible encontrado en el filtro (mitad de su capacidad), se pudo determinar que probablemente, no había un flujo continuo de combustible de alimentación al motor, por lo que se apreció que la pérdida de potencia, fue ocasionada probablemente por el insuficiente caudal del mismo.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 El Instructor de Vuelo estaba habilitado para realizar este vuelo de instrucción.

3.1.2 Poseía la Licencia de Instructor Piloto de Avión y su certificado de Aptitud Psicofisiológica estaba en vigencia.

3.1.3 El Alumno Piloto tenía el Certificado de Aptitud Psicofisiológica vigente.

3.1.4 La escasa altura a la que se produjo la pérdida de potencia del motor, obligó al instructor a realizar un aterrizaje de emergencia en un campo no preparado.

3.1.5 La pérdida de potencia momentánea en el motor se produjo probablemente, por insuficiente suministro de flujo de combustible.

3.1.6 El tanque de combustible seleccionado, al arribo de los investigadores al lugar del accidente era el derecho.

3.1.7 El combustible consumido en ambos tanques fue muy desigual.

3.1.8 La aeronave tenía los Certificados de Aeronavegabilidad, Propiedad y Matriculación en vigencia.

3.1.9 El Instructor de Vuelo podría haber tenido fatiga de vuelo acumulativa.

3.1.10 Las condiciones meteorológicas no influyeron en la ocurrencia del accidente.

3.2 Causa

Durante un vuelo de instrucción local sobre aeródromo, en la fase de ascenso luego de un toque y despegue, aterrizaje de emergencia ocasionando daños en la aeronave; debido a la pérdida de potencia del motor, probablemente causada por insuficiente flujo de combustible.

Factores contribuyentes:

- 1) Escasa cantidad de combustible en el tanque seleccionado.
- 2) Consumo desigual de combustible entre los tanques.
- 3) Escasa altura a la que ocurrió la emergencia.
- 4) Probable fatiga de vuelo acumulativa.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 Al Director de la Escuela de Vuelo

4.1.1 Considerar la necesidad de tomar las medidas de instrucción adecuadas, para que los Instructores de Vuelo y Alumnos Pilotos, que vuelan sus aeronaves, tengan conocimiento de todas las características de performance de operación de las mismas, de acuerdo a las instrucciones escritas en el Manual de Vuelo; en especial con respecto a la cantidad de combustible en los tanques y las maniobras a realizar, para evitar una posible interrupción de la alimentación de combustible al motor, que pueda producir una pérdida de potencia en el mismo.

4.1.2 Asimismo, considerar la conveniencia de elaborar un programa de información y difusión, a fin de concientizar a los pilotos sobre la importancia de una adecuada verificación constante del consumo de combustible, durante el desarrollo de los vuelos (control distributivo), a los efectos de contribuir con la seguridad operacional, prevenir daños personales, materiales o de terceros que pudieran ser afectados.

4.1.3 Controlar que el personal de Instructores de Vuelo, den cumplimiento al Decreto 671/94 - Anexo V, que regula la actividad de vuelo y los tiempos de descanso.

4.2 A la Dirección Nacional de Seguridad Operacional

Considerar la conveniencia de desarrollar un programa que fuere el más adecuado, para permitir que la información enviada a la JIAAC sobre las tripulaciones esté actualizada, respecto al foliado del Libro de Vuelo de los pilotos.

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 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 2002).

La mencionada información deberá ser dirigida a:

Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil
Departamento Administración de Aeródromos de la ANAC
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 2010

Sr. Juan Carlos Osán
Investigador a cargo

Sr. Oscar Daniel Barafani
Investigador Operativo

Director de Investigaciones