

ADVERTENCIA

El presente informe es un documento técnico que refleja la opinión de la JUNTA DE INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION 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 AVIACION 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 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 índole administrativa o judicial que, en relación con el incidente pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

INCIDENTE OCURRIDO EN: Aeroparque Jorge Newbery, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

FECHA: 22 OCT 09

HORA: 18:40 UTC aprox.

AERONAVE: Avión

MARCA: AIRBUS

MODELO: 320-233

MATRÍCULA: LV-BET

PILOTO: Licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea

PROPIETARIO: Empresa de Transporte Aerocomercial Regular Internacional

Nota: Las horas están expresadas en el Tiempo Universal Coordinado (UTC) que para el lugar del incidente corresponde a la hora huso horario -3.

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 22 OCT 09, a las 18:40 hs, la tripulación con la aeronave matrícula LV-BET despegó del AP Aeroparque Jorge Newbery / Buenos Aires, (SABE), de la

Ciudad de Buenos Aires, con destino final el AP Córdoba / Ing. Aer. A. L. V. Taravella (SACO), para realizar un vuelo de transporte comercial interno regular.

1.1.2 Durante la fase de ascenso posterior al despegue, se produjo un incidente de choque con ave e ingestión de la misma en el motor derecho, lo que provocó vibraciones anormales en el mismo.

1.1.3 El Comandante decidió aterrizar en el Aeropuerto Internacional Ezeiza, Ministro Pistarini (SAEZ), lo que se realizó a las 18:56 UTC, sin otra novedad.

1.1.4 El incidente se produjo de día y con buenas condiciones de visibilidad.

## 1.2 Lesiones a personas

| Lesiones | Tripulación | Pasajeros | Otros |
|----------|-------------|-----------|-------|
| Mortales | -           | -         | -     |
| Graves   | -           | -         | -     |
| Leves    | -           | -         | -     |
| Ninguna  | 6           | 168       |       |

## 1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Motor N° 2: Deformaciones en tres álabes de la etapa de fan y dos estatores de la primera etapa del compresor de baja presión.

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, con habilitaciones para: Vuelo Nocturno, Vuelo por Instrumentos, Monomotores y Multimotores Terrestres hasta 5.700 kg, CAT II A319, CAT III A320, A320, A319, A320, DC9, LJ24, LJ25, LJ 35, LJ 36, MD 80.

1.5.1.2 El informe de la Dirección de Licencias al Personal de la ANAC, expresaba que el mismo no registraba antecedentes de accidentes e infracciones aeronáuticas anteriores.

1.5.1.3 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica, para la Licencia de Piloto TLA, estaba vigente hasta el 30 NOV 09, sin restricciones.

## 1.5.2 Copiloto

1.5.2.1 Era titular de la Licencia de Piloto Comercial de Primera Clase, con habilitaciones para: Vuelo por Instrumentos, Mono motores y Multimotores Terrestres hasta 5.700 kg; CAT III Copiloto A319, CAT III Copiloto A320, Copiloto A319, Copiloto A319. En vuelos No Comerciales F28.

1.5.2.2 El informe de la Dirección de Licencias la Personal, de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional de la ANAC, expresaba que el mismo no registraba antecedentes de accidentes e infracciones aeronáuticas anteriores.

1.5.2.3 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica, para la Licencia de Piloto Comercial de Primera Clase, estaba vigente hasta el 30 JUL 10, sin restricciones.

## 1.5.3 Tripulantes de cabina de pasajeros

Los mismos se hallaban habilitados para realizar el vuelo y su documentación aeronáutica estaba vigente.

## 1.6 Información sobre la aeronave

### 1.6.1 Información general

1.6.1.1 Aeronave Marca Airbus, modelo 320-233, fabricado bajo número de serie 1854. De construcción metálica, ala baja y tren de aterrizaje retráctil triciclo; con una capacidad de 168 plazas.

1.6.1.2 Certificado de Aeronavegabilidad Clasificación Estándar, Categoría Transporte, emitido por la DNA con fecha 20 MAY 2006.

### 1.6.2 Célula

Con Plan de Mantenimiento Progresivo, al momento del Incidente tenía un Total General (TG) de 20.117 hs y 15.948 ciclos; Última Inspección Mayor a las 18.557 hs de TG, realizada con fecha 23 ABR 2009, en el TAR 1B -147.

### 1.6.3 Motores

1.6.3.1 La aeronave estaba equipada con dos motores marca IAE, modelo V2527E-A5, números de serie: V12068 el N° 1 y V11589 el N° 2, que entregaban una potencia de 27.000 lbs de empuje por motor.

1.6.3.2 Ambos con Plan de Mantenimiento Progresivo, al momento del Incidente, el motor N° 1 tenía un TG de 10.717 hs y 7.841 ciclos; Última Inspección Mayor a las 9.157 hs de TG, realizada con fecha 23 ABR 2009, en el TAR 1B -147. El motor N° 2 tenía un TG de 15.865 hs y 12.366 ciclos; Última Inspección Mayor a las 14.305 de TG, realizada con fecha 23 ABR 2009, en el TAR 1B -147.

#### 1.6.4 Peso y Balanceo de la aeronave

1.6.4.1 El cálculo de los pesos de la aeronave, al momento del Incidente, fueron los siguientes

|                                |        |                              |
|--------------------------------|--------|------------------------------|
| Peso Operativo:                | 44.155 | kg                           |
| Peso de Pax y Carga:           | 15.736 | kg                           |
| Peso "0" combustible:          | 59.891 | kg                           |
| Combustible:                   | 7.045  | kg                           |
| Total al momento del despegue: | 66.936 | kg                           |
| Máximo de despegue (PMD):      | 70.500 | kg                           |
| Diferencia:                    | 3.564  | kg en menos respecto al PMD. |

1.6.4.2 De acuerdo con los pesos calculados, el centro de gravedad se encontraba dentro de la envolvente establecida en el Manual de Vuelo de la aeronave.

#### 1.7 Información meteorológica

El Informe producido por el Servicio Meteorológico Nacional (SMN), con datos extraídos de los registros de la estación meteorológica del Aeroparque Jorge Newbery de 18:40 UTC, indicaba las siguientes condiciones: Viento: 090°/05 kt; Visibilidad: 10 km; Fenómenos Significativos: Ninguno; Nubosidad: 1/8 CU 600 m – 7/8 CS 6000 m; Temperatura: 19.1° C; Temperatura Punto de Rocío: 13.5° C; Presión a Nivel Medio del Mar: 1010.0 hPa y Humedad Relativa: 70 %.

#### 1.8 Ayudas para la navegación

No aplicable.

#### 1.9 Comunicaciones

El Comandante comunicó al Operador de la Torre de Control SABE la novedad y su decisión de aterrizar en el Aeropuerto Internacional Ezeiza Ministro Pistarini, al cual se dirigió, realizando un aterrizaje de emergencia sin novedad.

#### 1.10 Información sobre el lugar del Incidente

De acuerdo con lo registrado en el Formulario de Notificación de Choques con Aves (IBIS), AIP ARGENTINA, ENR 5.6 -12; con firma del Gerente de Seguridad Operacional de la Empresa Aérea, el Incidente se produjo durante la fase de ascenso posterior al despegue de la pista 13 del AP Aeroparque Jorge Newbery / Buenos Aires (SABE), cuando la aeronave se hallaba sobre el umbral opuesto (31), con una altura de 50 ft; por impacto e ingestión de un ave tamaño mediana, en el motor derecho (N°2), de la misma.

#### 1.11 Registradores de vuelo

No se utilizaron.

#### 1.12 Informe sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave aterrizó en el Aeropuerto Internacional Ezeiza - Ministro Pistarini (SAEZ), sin inconvenientes. En la inspección posterior se observaron daños internos en el motor N° 2. No hubo dispersión de restos.

#### 1.13 Información médica y patológica

No se conocieron antecedentes médico / patológicos de la tripulación, que hayan influido en el presente Incidente.

#### 1.14 Incendio

No hubo.

#### 1.15 Supervivencia

Se aplicó el Plan de Emergencia del AP SAEZ sin novedad. Los pasajeros y tripulantes descendieron de la aeronave en forma normal, sin sufrir lesiones.

#### 1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 Luego del aterrizaje realizado en SAEZ, se procedió a la revisión general de la aeronave, encontrándose tres álabes de fan y dos estatores de la primera etapa del compresor de baja del motor derecho, con deformaciones debido al impacto e ingestión de ave en el motor.

1.16.2 Posteriormente, personal de mantenimiento realizó una inspección borescópica del motor afectado, no encontrándose daños mas allá de los mencionados en el párrafo anterior.

#### 1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave pertenecía a una Empresa de Transporte Aerocomercial, estaba afectada al C.E.S.A. y se utilizaba para servicios regulares internos.

#### 1.18 Información Adicional

1.18.1 El Manual de Operaciones de la Empresa (MOE), Rev. 10, apartado 8.31.7, primer párrafo expresa:

#### FALLA DE MOTOR EN VUELO

Cada vez que un motor de una aeronave falla ó es detenido para prevenir un posible daño mayor, el Piloto al Mando deberá aterrizar la aeronave en el aeropuerto más próximo disponible, en función del tiempo de vuelo requerido, y en el cual se pueda realizar un aterrizaje seguro.

1.18.2 El “Flight Crew Operating Manual” (FCOM), Rev. 29, apartado 3.02.70, y “Quick Reference Handbook” (QRH), Rev. 35, apartado 2.24, expresan (Traducción no oficial):

#### FUERTES VIBRACIONES DE N1 ó N2 DURANTE LA OPERACIÓN

El “anunciador de vibraciones” en el “Electronic Centralizing Aircraft Monitoring” (ECAM) (N1  $\geq$  5 unidades, N2  $\geq$  5 unidades) es principalmente una guía para inducir a la tripulación a monitorear los parámetros del motor más atentamente. La sola detección de vibraciones no requiere detención del motor.

Nota: 1. Fuertes vibraciones del motor pueden venir acompañadas por humo y/ó olor a quemado en el cockpit. Esto puede deberse solo a que las puntas de los álabes contacten con los sellos abrasivos.

2. Fuertes vibraciones de N1 son generalmente acompañadas de vibraciones que se perciben en el fuselaje.  
Fuertes vibraciones de N2 pueden ocurrir sin vibraciones que se perciban en el fuselaje.

1.18.3 De acuerdo con lo manifestado por la Empresa Aérea propietaria y operadora de la aeronave involucrada en el Incidente, han aumentado los eventos reportados de impactos con aves, como asimismo un mayor número de avistajes de las mismas en la zona del Aeroparque Jorge Newbery / Buenos Aires. Esta información resulta coincidente con los reportes de otras empresas aéreas, no siendo informada esta condición mediante NOTAMS del aeropuerto. La JIAAC no tuvo constancia de la presentación del Formulario Suplementario de Notificación de los Choques con Aves – Información sobre los Costes para el Explotador y Daños en los Motores, establecido en AIP ARGENTINA, ENR 5.6 – 13, en vigencia al momento del Incidente, por parte de la Empresa Aérea.

1.18.4 El informe producido con fecha 10 FEB 2010, por el Jefe de AP SABE, dirigido a la JIAAC, expresó: ...“ a requerimiento de la “Comisión PREVAC Aviación Civil”, este Aeródromo elevó por expediente N° 343 de fecha 09 de Junio del 2009, las observaciones correspondientes al Programa de Prevención de Peligro Aviario y Fauna; quedando a consideración de la mencionada Comisión, la aprobación o no de dicho Programa”.

1.18.5 El informe producido con fecha 18 FEB 2010, por el Jefe de Dto. Administración de Aeródromos de la ANAC, dirigido a la JIAAC, expresó:

“ 1) Con referencia al Programa de Prevención de Peligro Aviario y Fauna del Aeropuerto Jorge Newbery, la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable (SAyDS), por Nota de fecha 25/NOV/09, informó que desde el 22/JUL/09 se encuentra en la Facultad de Ciencias Naturales y Museo de la Universidad Nacional de la Plata para su estudio y análisis, pero hasta el momento en que la misma se expida aprobando o desaprobandando el Programa, **este Departamento establece en concordancia con la postura de la SAyDS, que se continúe aplicando las metodologías de control necesarias para minimizar los riesgos de accidentes/ incidentes provocados por ejemplares de fauna de acuerdo al último**

**Programa vigente en ese Aeropuerto, conforme a la Disposición N° 37/07 – Directiva N° 01/ 07 (CRA) “ Control de Peligro Aviario y Fauna” ( Publicada en Página Web de la ANAC - AEROPUERTOS – PREVENCIÓN DE ACCIDENTES – PELIGRO AVIARIO) y Correo Aeronáutico N° 9614 GHO 111145-AGO-2008”.**

1.18.6 El Correo Aeronáutico N° 9614 GHO 111145-AGO 2008, realizado por el CDO. REG.AÉREAS – COMISION PREVAC AVIACION CIVIL, a los Jefes de Regiones Aéreas Centro – Noroeste – Noreste - Sur, en su último párrafo expresaba: **“ POR ULTIMO, EL SEÑOR JEFE TENDRA A BIEN ORDENAR A LOS RESPECTIVOS JEFES DE AERÓDROMO LO ESTABLECIDO ANTERIORMENTE Y CABE DEJAR ACLARADO QUE LA APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA 01/07 “CONTROL DEL PELIGRO AVIARIO Y FAUNA”, ES NORMA APLICABLE EN LOS AERODROMOS INTEGRANTES DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS Y RECOMENDACIÓN PARA EL RESTO DE LOS AERODROMOS PUBLICOS”.**

1.18.7 La nota N° 0038/09, fecha 14 DIC 09, del Jefe Dto. Administración de Aeródromos de la ANAC, dirigida al Director Regional Central, con referencia al Incidente, entre otros expresó la siguiente recomendación:

“6°) Se modifiquen o intensifiquen las medidas observadas en el Programa de Prevención de Peligro Aviario y Fauna informadas por Expediente N° 5.738.385 (FAA) de fecha 23-MAR-09, referentes al punto 4.1 “Variables Favorables a la Expansión de la Población Aviaria”, 5.0 “Medidas a adoptar”, 5.1 “Medidas Pasivas” (corte de áreas verdes, remoción de todo material orgánico en zona operativa), 5.2 “Medidas Activas” (cetrería, aplicación de químicos, e ingreso de aves y fauna), con el fin de reducir/minimizar la presencia de aves y fauna dentro y alrededor del aeródromo”.

“7°) Finalizadas las tareas, solicito al señor Director Regional, se informe a esta dependencia por escrito, sobre las medidas adoptadas para su seguimiento”.

1.18.8 La nota DRC N° 70/09, fecha 28 DIC 09, del Director Regional Central de la ANAC, Autoridad Aeronáutica de competencia sobre el AP SABE, dirigida al Jefe del Departamento Administración de Aeródromos de la ANAC, en respuesta , con referencia al Incidente, entre otros expresó:

“ 1°) La situación de un mayor número de avistajes o impactos es una cuestión estacional en los meses de primavera.

2°) Se están llevando a cabo acciones para reducir la presencia de aves y fauna en el aeropuerto.

3°) La gran mayoría de los eventos relacionados con fauna, especialmente los impactos, se registraron fuera del aeropuerto, ya sea en las fases de despegue, como de aproximación, situando en municipios diversos las áreas afectadas por condiciones que favorecen la proliferación de aves que pueden ser peligrosas para la actividad aérea.

4º) **La Jefatura de Aeropuerto ha iniciado gestiones con la Municipalidad de Vicente López, autoridades de AySA y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, para trabajar en conjunto en esta problemática.**

5º) **Si bien actualmente el Concesionario AA 2000 lleva a cabo una importante tarea para el control del peligro aviario y fauna en el aeropuerto**, hasta el momento no se tiene conocimiento en esta Dirección Regional ni en la Jefatura de Aeropuerto, si el correspondiente Programa de Prevención de Peligro Aviario y Fauna ha sido aprobado, según fuera requerido mediante Expediente N° 5.738.385 (FAA) de fecha 23-MAR-09.

6º) Asimismo, se pudo saber que el mayor número de reportes, obedeció también al compromiso asumidos por las Gerencias de Seguridad Operacional de las empresas aerocomerciales, en hacer énfasis en la necesidad de reportar todo evento que pueda afectar la seguridad, a fin que los mismos sean analizados y gestionados en forma adecuada”.

1.18.9 La JIAAC solicitó al Gerente de Operaciones del Concesionario del Aeropuerto SABE, copia de las planillas de ejecución de tareas de control de peligro aviario y fauna, correspondientes al día del Incidente, de acuerdo con lo establecido en la Directiva 01/07 “Control de Peligro Aviario y Fauna”.

1.18.10 En respuesta, la citada Gerencia envió lo siguiente:

1) Copia de la Planilla Inspección Área de Movimiento del Concesionario, correspondiente a la fecha del Incidente, referente a la pista 13/31 de SABE , con registros de inspecciones realizadas en seis horarios programados, sin novedad, con supervisión de la Autoridad Aeronáutica del AP.

2) Copia de la Planilla Parte Diario de Actividad del Concesionario, correspondiente a la fecha del Incidente, donde se observó lo siguiente:

a) En su punto 2 - Informe de Relevamiento y Acciones Correctivas Implementadas, se registró a las 16:20 hs (HOA), la novedad transmitida por la TWR SABE, en la cual una aeronave notificó impacto con ave posterior al despegue, realizándose un recorrido de pista, sin hallarse restos.

b) En su punto 3 - Recorridas Diarias (Acciones Preventivas), se registró Tareas de Control de Peligro Aviario, en franjas horarias previas al Incidente y en la franja horaria 12:00 a 16:00 hs, correspondiente al horario del Incidente, animales detectados: estorninos y palomas, cantidad: varios 6, sector: paños W, informado a: AA-2000, acciones correctivas: halcones, resultado obtenido: positivo.

c) En la citada Planilla se registró la firma del Operador del Área de Movimiento del Concesionario, **sin registrarse firma del Supervisor / Jefe de Base del Concesionario, como tampoco del visto bueno por parte de la Autoridad Aeronáutica, como organismo de supervisión local; de acuerdo con lo establecido en la Directiva 01/07 Control del Peligro Aviario y Fauna, Parte IV- CRITERIOS, párrafo 13, La Autoridad Aeronáutica, inciso 3º) y Jefe de Aeropuerto, incisos 4º) y 5º).**

## 1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se aplicaron las de rutina.

## 2 ANÁLISIS

### 2.1 Aspectos operativos

2.1.1 De acuerdo con lo investigado, luego del Incidente, el Comandante tomó la decisión operacional adecuada, al realizar un aterrizaje de emergencia en SAEZ; el cual resultó sin otra novedad.

2.1.2 Asimismo, se pudo apreciar que si bien la notificación del choque con ave, de acuerdo con el IBIS, registraba el Incidente con la aeronave en fase de ascenso inicial, luego del despegue, sobre el umbral opuesto de la pista 13 de SABE, a una altura de 50 pies; las Tareas de Control del Peligro Aviario, correspondientes al Programa de Control del Peligro Aviario y Fauna del AP, del día y previo a la hora de ocurrencia del mismo, se habrían realizado y fueron registradas por personal del Área de Movimiento del Concesionario; aunque sin el correspondiente registro de la supervisión de la Autoridad Aeronáutica del AP.

2.1.3 De acuerdo con lo investigado, tanto el Departamento Administración de Aeródromos de la ANAC y la Dirección Regional Central de la ANAC, tomaron intervención luego del Incidente, realizando las correspondientes Recomendaciones de Seguridad Operacional hacia el AP SABE, a través de la Unidad SMS de la Dirección Regional Central de la ANAC.

2.1.4 Del análisis de los aspectos operativos investigados, la JIAAC apreció que este Incidente de choque con ave, produciendo daños en el motor N°2 de la aeronave, amerita una Recomendación sobre Seguridad, a los efectos de incrementar la eficacia del sistema de control del peligro aviario y fauna en los aeródromos, mejorando los niveles de la seguridad operacional, perfeccionando la regularidad y eficiencia de la operación de las aeronaves en los AD de la República Argentina, merced al cumplimiento de las responsabilidades de la Autoridad Aeronáutica con relación a la minimización y disminución del riesgo de impacto o ingestión de aves y/o fauna por las aeronaves; de acuerdo con lo establecido en AIP ARGENTINA ENR 5.6-2 y en la Directiva N° 01/07 Control del Peligro Aviario y Fauna, de la Autoridad Aeronáutica.

### 2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 De acuerdo con la investigación técnica, se apreció que el daño producido sobre los álabes analizados, fue debido al impacto e ingestión de ave.

2.2.2 Mediante inspección ocular y boroscópica se confirmó la evidencia de restos de material biológico e impacto de materia blanda.

2.2.3 No fueron detectadas otras fallas o anomalías de orden técnico, que pudieran haber influido en el presente suceso.

### 3 CONCLUSIONES

#### 3.1 Hechos definidos

3.1.1 La tripulación de cabina de vuelo y de cabina de pasajeros estaba habilitada.

3.1.2 Tenían en vigencia sus Certificados de Aptitud Psicofisiológica.

3.1.3 La aeronave tenía su Certificado de Aeronavegabilidad vigente.

3.1.4 La tripulación de la aeronave procedió en forma adecuada después de producido el incidente.

3.1.5 Se encontraron tres álabes de fan y dos estatores de la primera etapa del compresor de baja presión del motor derecho, con deformaciones debido al impacto e ingestión de aves en el motor.

3.1.6 La meteorología no influyó en el incidente.

3.1.7 Al momento del Incidente, el AP contaba con un Programa de Control del Peligro Aviario y Fauna, en trámite de su aprobación por parte de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable y de la Autoridad Aeronáutica competente de la ANAC; no obstante el Concesionario del AP realizaba las Tareas de Control del Peligro Aviario y Fauna diarias, sin registrarse la supervisión de la Autoridad Aeronáutica del AP; de acuerdo con la Directiva 01/07 Control del Peligro Aviario y Fauna vigente.

3.1.8 Se realizaron Recomendaciones de Seguridad Operacional por parte del Departamento Administración de Aeródromos y la Dirección Regional Central de la ANAC.

#### 3.2 Causa

Durante un vuelo comercial interno, regular de pasajeros, en la fase de ascenso inicial, posterior al despegue, falla del motor derecho, con posterior aterrizaje de emergencia en el AP alternativo; debido a choque e ingestión de aves en dicho motor.

### 4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

#### 4.1 A la Dirección Regional Central de la ANAC

4.1.1 El denominado “Peligro Aviario y Fauna” ha originado y continúa originando situaciones de riesgo para la actividad aeronáutica. Siendo la fauna silvestre una manifestación de la naturaleza, resulta difícil eliminar dicho peligro. Los programas de control del peligro aviario y fauna tienen como objetivo disminuirlo, atenuarlo o minimizarlo.

4.1.2 Al respecto, se recomienda considerar la necesidad de continuar con la fiscalización adecuada, mediante la aplicación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) de la Dirección y del AP, para incrementar la eficacia del Programa de Control del Peligro Aviario y Fauna del Aeropuerto; merced al cumplimiento de las responsabilidades de la Autoridad Aeronáutica, con relación a la minimización y disminución del riesgo de impacto o ingestión de aves y/o fauna por las aeronaves, de acuerdo con las Normas Aeronáuticas específicas vigentes; a los efectos de contribuir con la Seguridad Operacional, prevenir daños personales, materiales y de terceros que pudieran ser afectados.

## 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:

Área Prevención de Accidentes de Aviación Civil de la ANAC  
Departamento Administración de Aeródromos  
5° Piso  
Azopardo 1405 Esquina Av. Juan de Garay  
(C1107 ADY) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

ó a la dirección E-mail:  
"info@anac.gov.ar "

C.A. de BUENOS AIRES, de de 2011.

Sr. Augusto DE SANTIS  
Investigador Técnico

Sr. Alejandro DURAN MORITAN  
Investigador Operativo

Director de Investigaciones