

# JIAAC | INVESTIGACIÓN PARA LA SEGURIDAD AÉREA

## INFORME DE SEGURIDAD

*Matrícula: LQ-WFJ*

**FECHA:** 17/08/2016

**LUGAR:** Aeródromo "Primer Teniente Mario Nivoli" – Villa Rumipal – provincia de Córdoba

**HORA:** 13:45 UTC

**AERONAVE:** Aero Boero 180 RVR



## INDICE:

ADVERTENCIA .....	2
Nota de introducción.....	3
INFORME DE SEGURIDAD.....	4
1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS .....	6
1.1 Reseña del vuelo .....	6
1.2 Lesiones al personal .....	6
1.3 Daños en la aeronave .....	7
1.3.1 Célula.....	7
1.3.2 Motor .....	7
1.3.3 Hélice.....	7
1.4 Otros daños.....	8
1.5 Información sobre el personal .....	8
1.6 Información sobre la aeronave.....	9
1.7 Información meteorológica .....	10
1.8 Ayudas a la navegación .....	10
1.9 Comunicaciones.....	10
1.10 Información sobre el lugar del accidente.....	11
1.11 Registradores de vuelo .....	11
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto .....	11
1.13 Información médica y patológica .....	12
1.14 Incendio.....	12
1.15 Supervivencia.....	12
1.16 Ensayos e investigaciones .....	12
1.17 Información orgánica y de dirección.....	13
1.18 Información adicional .....	13
1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces .....	13
2 ANALISIS .....	14
2.1 Introducción.....	14
2.2 Contexto macro-operacional .....	14
3 CONCLUSIONES .....	17
3.1 Hechos definidos.....	17
3.2 Conclusiones del análisis .....	17
4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD .....	19
4.1 A la ANAC .....	19
5 REQUERIMIENTOS ADICIONALES .....	20

## **ADVERTENCIA**

Este informe refleja las conclusiones y recomendaciones de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) con relación a los hechos y circunstancias en que se produjo el accidente objeto de la investigación.

De conformidad con el Anexo 13 (Investigación de accidentes e incidentes) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ratificado por Ley 13.891, y con el Artículo 185 del Código Aeronáutico (Ley 17.285), la investigación del accidente tiene un carácter estrictamente técnico, y las conclusiones no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

La investigación ha sido efectuada con el único y fundamental objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo estipula el Anexo 13.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan investigaciones paralelas de índole administrativa o judicial que pudieran ser iniciadas en relación al accidente.

## Nota de introducción

La Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) ha adoptado el método sistémico como pauta para el análisis de accidentes e incidentes.

El método ha sido validado y difundido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y ampliamente adoptado por organismos líderes en la investigación de accidentes a nivel internacional.

Las premisas centrales del método sistémico de investigación de accidentes son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea y/o las fallas técnicas del equipamiento son denominados **factores desencadenantes o inmediatos** del evento. Constituyen el punto de partida de la investigación, y son analizados con referencia a las defensas del sistema aeronáutico así como a otros factores, en muchos casos alejados en tiempo y espacio, del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- Las **defensas** del sistema aeronáutico detectan, contienen y ayudan a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea y las fallas técnicas. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, reglamentos (incluyendo procedimientos) y entrenamiento. Cuando las defensas funcionan, interrumpen la secuencia causal. Cuando las defensas no funcionan, contribuyen a la secuencia causal del accidente.
- Finalmente, los factores en muchos casos alejados en el tiempo y el espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento son denominados **factores sistémicos**. Son los que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea y/o la ocurrencia de fallas técnicas, y explicar las fallas en las defensas. Están vinculados estrechamente a elementos tales como, por ejemplo, el contexto de la operación; las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

La investigación que se detalla en el siguiente informe se basa en el método sistémico, y tiene el objetivo de identificar los factores desencadenantes, las fallas de las defensas y los factores sistémicos subyacentes al accidente, con la finalidad de formular recomendaciones sobre acciones viables, prácticas y efectivas que contribuyan a la gestión de la seguridad operacional.

# INFORME DE SEGURIDAD

**ACCIDENTE OCURRIDO EN:** Aeródromo “Primer Teniente Mario Nivoli” – Villa Rumipal – provincia de Córdoba

**FECHA:** 17 de agosto de 2016

**HORA<sup>1</sup>:** 13:45 UTC (aprox.)

**AERONAVE:** Avión

**PILOTO:** Licencia de piloto privado de avión (PPA)

**MARCA:** Aero Boero

**PROPIETARIO:** Gobierno de la provincia de Córdoba – Policía de la provincia de Córdoba

**MODELO:** 180 RVR

**MATRÍCULA:** LQ-WFJ

## SINOPSIS

En un vuelo realizado por la Patrulla Aérea de la Policía de la Provincia de Córdoba (con el propósito del control de focos de incendio en las zonas serranas), se produjo el accidente una vez que la aeronave aterrizó. El cambio repentino de las condiciones de viento en intensidad y dirección ocasionaron la pérdida de control direccional de la aeronave; lo que originó la excursión de pista por el lateral derecho de la misma. La aeronave en su trayectoria de detención golpeó con un terraplén que ocasionó daños a la aeronave y sus ocupantes no sufrieron lesiones.

La investigación puso énfasis en el factor desencadenante de la pérdida de control de la aeronave. Para lo cual se solicitó asesoramiento del SMN y luego de un análisis de la información obtenida, sumado a manifestaciones de pilotos que operan en dicho aeródromo, se determinó que una de las cabeceras de la pista (34) es afectada por vientos que pasan entre las elevaciones serranas, el cual difiere en intensidad y dirección al mostrado por la manga que se encuentra en las proximidades de la mitad de la pista.

---

<sup>1</sup> Nota: Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Coordinado (UTC) que para el lugar y fecha del accidente corresponde al huso horario – 3.

Es decir que la cabecera 34 se encuentra afectada ocasionalmente por vientos locales que no son identificados por la manga emplazada en el aeródromo. Estas condiciones particulares afectan directamente las operaciones tanto de aterrizaje como de despegue cuando se efectúan desde esta pista.

Por último el informe de seguridad recomienda que se instale una manga adicional en las proximidades de la cabecera 34, a los fines de poder contar con una defensa tecnológica que brinde información de viento, necesaria para mitigar los riesgos producidos por los vientos locales durante las operaciones en ese aeródromo.

# 1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

## 1.1 Reseña del vuelo

El 17 de agosto de 2016, a las 12:45 h, la aeronave matrícula LQ-WFJ despegó desde el AP INTL Ing. Ambrosio Taravella, provincia de Córdoba, con el objeto de realizar un vuelo de operación policial (recorrido de rutas y control temprano de incendios).

Una vez en crucero, el piloto decidió realizar una escala en el aeródromo de Villa Rumipal, previo al regreso al AP de partida.

Durante la maniobra de aterrizaje en ese aeródromo, las condiciones de viento cambiaron de manera súbita y significativa para la cabecera en uso. Este cambio afectó la performance y el control de la aeronave.

En la carrera de aterrizaje, la aeronave se orientó al viento (a 90° del eje de pista), lo que provocó la excursión por el margen derecho, sin que las acciones ejercidas por el piloto pudieran corregir dicha trayectoria. Recorrió 60 m hasta que se detuvo al impactar con un terraplén de un metro aproximadamente de altura sobre el nivel de la pista. Como consecuencia del impacto, la aeronave sufrió daños de importancia.

El accidente ocurrió de día y en condiciones buenas de visibilidad.



Vista general de la aeronave

## 1.2 Lesiones al personal

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

### 1.3 Daños en la aeronave

**1.3.1 Célula:** roturas y desprendimiento de los herrajes de sujeción del tren de aterrizaje principal izquierdo al fuselaje. Ruptura y desunión de carenados inferiores del fuselaje. Ruptura de la cañería de hidráulico del sistema de freno izquierdo. Desbande de la cubierta de la rueda del tren principal izquierdo. Pronunciada deformación y fractura de la puntera del ala izquierda. Raspaduras de la careta frontal de motor en su parte inferior izquierda.

**1.3.2 Motor:** daños ocultos producto de la detención brusca de la hélice contra el terreno.

**1.3.3 Hélice:** deformación plástica en ambas palas.

Los daños de la aeronave se consideran de importancia.







Vista general de los daños producidos en la aeronave

#### 1.4 Otros daños

No hubo.

#### 1.5 Información sobre el personal

PILOTO	
Sexo	Masculino
Edad	48 años
Nacionalidad	Argentino
Licencias	PPA
Habilitaciones	MONT-T / VUELO VFR CONTROLADO
CMA	Clase: II <span style="float: right;">Válido hasta:30/06/2017</span>

Según lo registrado en su libro de vuelo, su experiencia en vuelo en horas era:

HORAS VOLADAS	General	En el tipo
Total general	218.3 h	137.9 h
Últimos 90 días	12.7 h	12.7 h
Últimos 30 días	3.5 h	3.5 h
Últimas 24 h	0.7 h	0.7 h

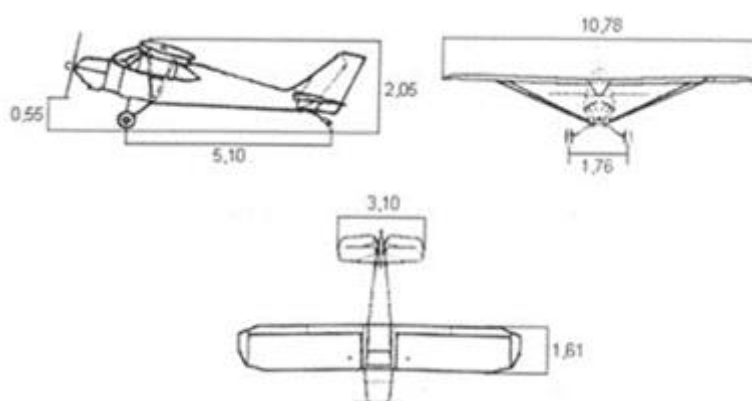
En cuanto a la operación en el aeródromo donde ocurrió el suceso, el piloto expresó que era la primera vez que arribaba a dicha pista.

## 1.6 Información sobre la aeronave

### Características generales

- Tripulación: 1 piloto
- Capacidad: 2 acompañantes
- Longitud: 7.27 m
- Envergadura: 10.78 m
- Altura: 2.05 m
- Superficie alar: 16.5 m<sup>2</sup>
- Peso vacío: 624.6 kg
- Peso útil: 219.6 kg

### Perfil de la aeronave



AERONAVE		
Marca	Aero Boero	
Modelo	180 RVR	
Categoría	Ala fija	
Subcategoría	Avión	
Año de fabricación	1994	
Nº de serie	155	
Horas totales(TG)	2170.9 h	
Horas desde la última recorrida general (DURG)	152.9 h	
Horas desde la última inspección (DUI)	19.9 h	
Certificado de matrícula	Propietario	Gobierno de la prov. Córdoba
	Fecha de expedición	4 de julio de 1995
Certificado de aeronavegabilidad	Clasificación	Estándar
	Categoría	Normal
	Fecha de emisión	"R" 2 de julio de 1996
Peso máx. de despegue/aterrizaje	844 kg	

MOTOR	
Marca	Textron Lycoming
Modelo	0-360-A1A
Potencia	180 HP
Nº de serie	L-33835-36A
Horas totales (TG)	2170.9 h
Horas desde la última recorrida general (DURG)	152.9 h
Horas desde la última inspección (DUI)	19.9 h
Habilitado hasta	09/2016

HELICE	
Marca	Sensenich
Modelo	76EM8-0-56
Nº de serie	25344K
Horas totales (TG)	275.5 h
Horas desde la última recorrida general (DURG)	152.9 h
Horas desde la última inspección (DUI)	44.9 h
Habilitado hasta	2122.6 h

### **1.7 Información meteorológica**

Las condiciones meteorológicas al momento del accidente sufrieron cambios repentinos en cuanto a la dirección e intensidad del viento, por lo que tuvieron relación directa con el accidente.

Si bien la información meteorológica enviada por el SMN (Servicio Meteorológico Nacional) indica que el viento en el lugar del suceso era 340°, 12 nudos, a esta información deben sumarse los incrementos en intensidad de viento propios del lugar por su orografía (esta información se amplía en el punto 2.2 Contexto macro-operacional de este informe).

Estos datos enviados por el SMN han sido inferidos de los registros horarios de las estaciones meteorológicas Villa Dolores, Pilar Obs. y Río Cuarto, interpolados a la hora y el lugar del accidente y, visto también el mapa sinóptico de superficie de 12:00 UTC y 15:00 UTC.

### **1.8 Ayudas a la navegación**

No aplicable.

### **1.9 Comunicaciones**

No aplicable.

### 1.10 Información sobre el lugar del accidente

Ubicación	AD VRU lindando al W de Villa Rumipal
Coordenadas	S 32° 11' 03" - W 064° 29' 20"
Superficie	Asfalto
Dimensiones (TORA)	1253 x 23 m
Orientación magnética	16/34
Elevación	666 m
Horario de operación	Diurno/No controlado



### 1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

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



La aeronave LQ-WFJ, en la fase de aterrizaje en la cabecera 34 del AD de Villa Rumipal, a unos 320 m posterior al inicio de pista, realizó una excursión por el margen derecho, en la que recorrió 68.7 m hasta colisionar con un terraplén de un metro aprox.. Esto provocó daños estructurales en el tren principal izquierdo y deformación plástica de las palas de la hélice del motor. Luego se detuvo a 13.6 m con rumbo 030°.

### **1.13 Información médica y patológica**

No se detectaron evidencias médico-patológicas del tripulante relacionadas con el desencadenamiento del accidente.

### **1.14 Incendio**

No hubo vestigios de incendios en vuelo o después del impacto.

### **1.15 Supervivencia**

El piloto y su acompañante resultaron ilesos y abandonaron la aeronave por sus propios medios.

Los anclajes de los asientos y cinturones de seguridad soportaron los esfuerzos a los que fueron sometidos.

### **1.16 Ensayos e investigaciones**

A la llegada de los investigadores la aeronave se encontraba en el lugar del accidente, donde se desarrollaron las siguientes tareas:

Se constató la continuidad y el libre movimiento en todas las superficies móviles de la aeronave, que actuaron sin novedad.

Se efectuó la adquisición de imágenes de los daños sufridos en la aeronave.

Se realizó el relevamiento del terreno en la zona donde se ubica el aeródromo para poder determinar las circulaciones de viento en superficie. Según las entrevistas realizadas a los pilotos que operan diariamente en dicho aeródromo, todos concluyen que en esa zona de la pista (primer tercio de cabecera 34) las condiciones de viento rotan de manera repentina debido a la orografía del lugar, lo que se torna en una condición marginal para aeronaves de pequeño porte en cuanto a su maniobrabilidad para la fase de vuelo en la que se encuentran (aterrizaje o despegue).

Se constató que el aeródromo se encuentra habilitado y cuenta con la manga de viento de acuerdo a la normativa, la cual está ubicada a la altura de la cabecera opuesta a la del suceso.

Se verificó que la documentación técnica estuviera conforme a la regulación (Libreta historial aeronave, motor y hélice, Manual de vuelo, Registros de inspección, certificados de aeronavegabilidad, propiedad y matrícula, formulario DA 337).

Se efectuaron mediciones de impactos, marcas sobre la pista, distancias recorridas, y rumbos.

Se efectuaron entrevistas al piloto y acompañante.

### **1.17 Información orgánica y de dirección**

La aeronave pertenece a la División de la Patrulla Aérea de la Policía de la provincia de Córdoba, Gobernación de Córdoba. Se encuentra registrada bajo la descripción de Organismo Estatal.

El piloto de la aeronave accidentada volaba bajo las reglas de vuelo establecidas por la RAAC 91 (Reglas de vuelo y operación general) y de acuerdo con la RAAC 61 (Licencias, certificado de competencia y habilitaciones para el piloto) para su licencia de vuelo.

El vuelo realizado era en cumplimiento de una orden de operaciones con el fin de realizar recorrido de rutas y control temprano de incendios. Dicha orden de operaciones es elaborada por la División Patrulla Aérea Policial (DPA), autorizada por el jefe de la división y ordenada por el Jefe de la Policía de la Provincia de Córdoba.

La DPA realiza el gerenciamiento de la seguridad operacional acorde a las operaciones que lleva a cabo. Por tratarse de operaciones policiales, en su mayoría de los casos son de alto riesgo.

### **1.18 Información adicional**

No aplicable.

### **1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces**

Se utilizaron las de rutina.

---

## 2 ANALISIS

### 2.1 Introducción

La circunstancia central a partir de la cual se desencadenó la excursión de pista del LQ-WFJ es, bajo una hipótesis plausible y razonable, el cambio significativo de las condiciones meteorológicas de operación en un brevísimo periodo de tiempo, en uno de los momentos más críticos de la operación de una aeronave, y sin que el piloto advirtiese dicho cambio.

Hasta el momento en el que se produjo el súbito y radical cambio en las condiciones meteorológicas, particularmente en la condición del viento, el vuelo había transcurrido sin particularidades que escapasen a lo que puede considerarse normal en una operación de rutina realizada por la Patrulla Aérea de la Policía de la Provincia de Córdoba.

No hay evidencia de fallas técnicas inmediatamente previas al accidente, y el piloto estaba debidamente cualificado, por lo que el análisis de la última parte del vuelo se concentra especialmente en los factores externos a la cabina de mando que pudieron haber influido en el accidente.

El análisis se realiza, entonces, sobre las defensas del sistema aeronáutico disponibles para mitigar las consecuencias de este tipo de situación operativa, incluyendo su presencia o ausencia en el contexto del accidente.

### 2.2 Contexto macro-operacional

Para poder realizar un análisis concreto en lo referido al factor externo involucrado en este accidente, resulta pertinente describir este tipo de fenómenos (vientos locales) que, por su efecto en el aeródromo Villa Rumipal, provocaron la excursión de pista de la aeronave LQ-WFJ.

El viento en superficie raramente es constante durante un periodo determinado. En general varía rápidamente y estas variaciones son irregulares tanto en velocidad como en dirección.

Los vientos locales presentan un desplazamiento del aire desde zonas de alta presión a zonas de baja presión y determinan los vientos dominantes y los vientos reinantes de un área más o menos amplia. Aun así hay que tener en cuenta numerosos factores locales que influyen o determinan los caracteres de intensidad y periodicidad de los movimientos del aire. Estos factores, difíciles de simplificar por su multiplicidad, son los que permiten hablar de vientos locales, que son en muchos lugares más importantes que los de carácter general.

Las sierras y valles que se encuentran en proximidades del aeródromo provocan circulaciones de viento en superficie que no son detectados en vuelo, a no ser que estén debidamente indicadas por las ayudas visuales diurnas en los aeródromos.

Para este caso en particular, el aeródromo cuenta con un indicador de la dirección de viento (manga de viento o anemoscopio), ubicado en conformidad a lo que establece la norma en el Manual de Aeródromos de la República Argentina, cap. 5 punto 5.1) a 700 m del umbral de la pista 34 y 500 m del umbral de la cabecera opuesta.

Si bien la ubicación de la manga es correcta para este tipo de aeródromos, la misma norma establece en una nota lo siguiente:

*“Cuando se trate de un aeródromo en el que se produzcan habitualmente o estadísticamente condiciones de cortante de viento, se instalará un indicador de la dirección del viento para cada pista, perpendicularmente al eje de pista a la altura de cada umbral o en su defecto dentro de los primeros 300 m medidos desde el umbral de pista hacia adentro.”*



La aplicación de dicha nota, para este caso en particular, sería de gran ayuda para la aproximación en la cabecera que, por efectos del viento particular del lugar, se provocan situaciones de riesgo desconocidas por los pilotos al momento del aterrizaje.

Para este aeródromo en particular, es necesario realizar una descripción gráfica de la circulación del viento para el día del suceso, teniendo en cuenta la orografía del lugar. Ésta se presenta a continuación:







Al momento de iniciar la aproximación, el panorama del piloto en cuanto a las condiciones meteorológicas bajo las cuales efectuaría el aterrizaje estaba basado en la observación de la manga de la cabecera opuesta y el último METAR obtenido antes del despegue en el AP Córdoba.

El piloto planificó la aproximación y la configuración de la aeronave, lógicamente, sobre la base de las condiciones meteorológicas disponibles. Desde esta perspectiva, las decisiones operativas del piloto en cuanto a la planificación de la aproximación son consistentes con el entrenamiento recibido, los procedimientos operativos estandarizados establecidos, y las condiciones de operación conocidas. No había nada en el panorama de la operación que hiciese necesario la consideración de medidas especiales.

Sobre el umbral de pista en uso, el piloto observó la manga de cabecera opuesta y continuó con la maniobra de aterrizaje. Subsiguiente a ello, durante el contacto con la pista en uno de los momentos de la operación en los cuales la carga de trabajo llega a picos máximos, las condiciones meteorológicas sufrieron un cambio de extrema magnitud, por lo que la componente máxima de viento quedó a 90° con respecto a la aeronave. Este cambio se manifiesta de manera habitual con vientos como los que había el día del suceso.

La implicancia de este cambio es de consideración. Una operación planificada para condiciones de viento de relativa significación se convirtió repentinamente en una operación en condiciones de viento sumamente desfavorables (una componente de viento lateral extrema).

Es una hipótesis razonable que, de haber adquirido conocimientos de las particularidades de la meteorología del lugar para días de viento como el del día del accidente, el piloto hubiera reconsiderado la operación e iniciado la maniobra de escape. Tal y como se dieron los hechos, el piloto no adquirió conocimiento del significativo cambio en las condiciones meteorológicas, por lo tanto se negó la oportunidad para que éste adecuase la operación a las condiciones reales.

### 3 CONCLUSIONES

#### 3.1 Hechos definidos

La aeronave reunía las condiciones de aeronavegabilidad en el momento de su vuelo.

La aeronave estaba equipada y mantenida conforme a la reglamentación vigente.

No hubo indicios de fallas técnicas que originaran o fueran contribuyentes al accidente.

La aeronave sufrió daños estructurales y en el sistema de propulsión.

El piloto de la aeronave estaba debidamente certificado.

No hubo incapacitación o factores fisiológicos que afectasen la actuación del piloto.

Las condiciones meteorológicas tuvieron influencia en la performance y el control de la aeronave.

Las ayudas visuales para la aproximación del aeródromo estaban funcionando normalmente al momento del accidente.

La aeronave se desestabilizó en el momento del contacto con la pista.

El aeródromo no dispone de un indicador de dirección de viento que pudiera alertar de modo inmediato al personal sobre un cambio súbito de la dirección e intensidad del viento para cada cabecera en particular.

#### 3.2 Conclusiones del análisis

En una operación caracterizada como recorrido de rutas y detección temprana de incendios, durante la fase de aterrizaje, se produjo la excursión de pista por el margen derecho; como consecuencia, la aeronave impactó contra un terraplén fuera de la franja de seguridad del aeródromo.

Como factor desencadenante se encuentra un cambio significativo de las condiciones meteorológicas de operación en un brevísimo periodo de tiempo, en uno de los momentos más críticos de la operación de una aeronave, y sin que el piloto tuviese información sobre el cambio.

La combinación de los siguientes factores contribuyó a la excursión de pista:

- Componente de viento lateral que excedió las posibilidades de control de la aeronave en tierra.

- Desconocimiento del piloto de las condiciones meteorológicas particulares que afectan al primer tercio de pista 34 de manera regular los días de viento del sector norte, noreste.
-

## 4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

### 4.1 A la ANAC

La disponibilidad de información actualizada es esencial para el efectivo y eficiente desarrollo de las operaciones de vuelo por parte de los integrantes del sistema aeronáutico.

La investigación de este accidente evidencia la ausencia de una defensa esencial en el AD (indicador de dirección de viento), **para la cabecera 34**, que permita a los pilotos acceder a tal información de manera oportuna. Por los vientos locales, las condiciones meteorológicas afectan de manera diferente a cada una de las cabeceras. Por ello, se recomienda:

- *Disponer la instalación de los dispositivos recomendados por norma (Manual de Aeródromos de la República Argentina), necesarios para que los vuelos realizados a dicho AD, donde son habituales las cortantes de viento por la orografía del lugar, dispongan de información confiable respecto de los cambios súbitos de las condiciones de viento en superficie.*
-

## 5 REQUERIMIENTOS ADICIONALES

Las personas físicas o jurídicas a quienes vayan dirigidas las recomendaciones emitidas por la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, deberán informar a la AUTORIDAD AERONÁUTICA en un plazo no mayor a sesenta (60) días hábiles, contados a partir que recibieran el Informe Final y la Resolución 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:  
Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)  
Av. Azopardo 1405, esquina Av. Juan de Garay  
(C1107ADY) Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
ó a la dirección Email: [info@anac.gov.ar](mailto:info@anac.gov.ar)

BUENOS AIRES,