

Expte. N° 735 / 13

ADVERTENCIA

El presente Informe es un documento técnico que refleja la opinión de la JUNTA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL con relación a las circunstancias en que se produjo el suceso, 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 e incidentes.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra de índole administrativa o judicial que, en relación con el suceso pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

INCIDENTE OCURRIDO EN: Aeropuerto Internacional Martin de Güemes, provincia de Salta.

FECHA: 2 de noviembre de 2013.

HORA: 15:20 UTC aprox.

AERONAVE: Avión.

MARCA: Airbus.

MODELO: A320-233

MATRÍCULA: LV-BHU

PILOTO: Piloto TLA – Avión.

PROPIETARIO: Empresa aerocomercial.

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

1.1 Reseña del suceso:

1.1.1 En el aeropuerto de Salta, el 2 de noviembre de 2013 a las 15:20 h, la aeronave matrícula LV-BHU se encontraba estacionada en plataforma (posición N° 2). Una vez finalizado el procedimiento de embarque de pasajeros y con la puerta (L1) cerrada y con la aeronave en condiciones de realizar el retroceso para cumplir con un vuelo regular de transporte de pasajeros con destino el aeropuerto Jorge Newbery de la ciudad de Buenos Aires.

1.1.2 Cuando el operador de la pasarela telescópica (manga) N°1 inició la retracción de ésta, previamente a la operación retroceso (pushback) del avión, la manga inició un movimiento de extensión en lugar de retracción (en dirección a la aeronave) e impactó el fuselaje. Durante un segundo movimiento de la manga, la extensión fue mayor y desplazó la aeronave lateralmente de su eje longitudinal, aproximadamente 30 cm. A causa de los impactos, se produjeron daños en el fuselaje.

1.1.3 Posterior al incidente la aeronave fue removida del lugar. Posteriormente personal de mantenimiento del concesionario del aeropuerto Salta realizó pruebas de funcionamiento de la manga, sin la autorización de los investigadores de la JIAAC.

1.1.4 El suceso ocurrió de día y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personas:

No hubo.

1.3 Daños en la aeronave:

Célula: daño en la estructura con hendiduras superficiales con arrastres de material en la parte inferior del marco de la puerta delantera izquierda L1, de 45 cm de largo, 30 mm de ancho, 0,36 mm máximo de profundidad, sin llegar a perforar el recubrimiento del fuselaje.

1.4 Otros daños:

No hubo.

1.5 Información sobre el personal:

1.5.1 Datos del operador de rampa:

El operador de rampa, de 52 años de edad, poseía una licencia otorgada por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas con las siguientes habilitaciones: Operador de Equipos del Servicio de Rampa; Señalero de Aeródromo, con fecha de última Renovación: 8 de agosto de 2007. Poseía el Certificado Psicofisiológico emitido por el INMAE, Clase III, con fecha de vencimiento 31 de octubre de 2014.

1.5.2 Datos de la tripulación:

1.5.2.1 La Dirección de Licencias al Personal, Dpto. Registro, informó que:

1. El piloto al mando de la aeronave en el momento del suceso, poseía Licencia de Transporte de Línea Aérea (TLA).
2. El copiloto en el momento del suceso, poseía Licencia de Transporte de Línea Aérea (TLA).

1.5.2.2 El Instituto de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE), informó que:

1. El piloto realizó su último examen psicofísico, el 6 Septiembre 2013, aptitud otorgada Apto – S/L, S/A, S/O, vigente hasta 31 de agosto 2014.
2. El copiloto realizó su último examen psicofísico, el 4 Noviembre 2013, aptitud otorgada Apto – S/L, S/A, S/O, vigente hasta 30 de noviembre 2014.

1.5.2.3 No registraban antecedentes de accidentes ni de infracciones aeronáuticas anteriores.

1.6 Información sobre la aeronave:

1.6.1 Información general:

Avión fabricado por Airbus, modelo A-320-233, con número de serie 1512, matrícula LV-BHU, bimotores terrestres de ala baja, de construcción metálica, con tren de aterrizaje triciclo retráctil, de ciento sesenta y cinco (165) plazas.

1.6.2 Célula:

1.6.2.1 Poseía un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar, Categoría Transporte, emitido el 28 de febrero de 2007, sin fecha de vencimiento.

1.6.2.2 El Certificado de Matricula fue expedido por el Registro Nacional de Aeronaves de la ANAC el 24 de septiembre de 2013, a nombre de una empresa aerocomercial.

1.6.2.3 Los registros de mantenimiento indicaban que la aeronave estaba equipada y mantenida de conformidad con la reglamentación y procedimientos vigentes aprobados.

1.6.3 Motores:

La aeronave tenía instalado dos motores marca IAE, modelo V2527E-A5, con Serie Nº: L/H V10974 y R/H V11079, de 26.500 lb de potencia.

1.6.4 Peso y Balanceo:

1.6.4.1 De acuerdo con el despacho y lo informado por el Gerente de Operaciones de la Empresa explotadora de la aeronave, el peso era:

Peso Vacío / Básico de la aeronave:	42570 kg
Peso piloto / tripulación:	580 kg
Peso del Combustible:	8800 kg
Peso de Pasajero/s:	10387 kg
Pesos varios:	1462 kg
Peso de la aeronave al momento del suceso:	63799 kg
Peso Máximo de Despegue (PMD):	72000 kg
Diferencia:	8201 kg en menos.

1.6.4.2 Al momento del incidente, la aeronave tenía 8201 kg en menos de su PMD y su CG estaba dentro de los parámetros establecidos por el fabricante.

1.7 Información Meteorológica

No Aplicable.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable.

1.9 Comunicaciones

El piloto se comunicó con la torre de control de vuelo, informando el incidente y solicitó cambio de posición en plataforma para el descenso de pasajeros.

1.10 Información sobre el lugar del incidente:

1.10.1 El suceso ocurrió en la plataforma comercial, posición N° 2, pasarela de embarque (manga N° 1) del Aeropuerto Público Controlado Internacional Martín M. de Güemes (SASA).

1.10.2 Las coordenadas geográficas del lugar son: 24° 51' 35" S - 065° 29' 13" W, con una elevación de 1246 m (4088 ft) sobre el nivel medio del mar.

1.11 Registadores de vuelo:

No aplicable

1.12 Información sobre la aeronave y el impacto:

1.12.1 Conforme con lo relatado por los entrevistados, durante el proceso de retroceso la pasarela de embarque impactó tres veces consecutivas sobre el lado izquierdo del fuselaje de la aeronave produciendo daños en el recubrimiento del fuselaje en la zona presurizada sin llegar a perforarla.

1.12.2 Los daños provocaron hendiduras superficiales con arrastres de material en

la parte inferior del marco de la puerta delantera izquierda L1, de aproximadamente 45 cm de largo, 30 mm de ancho y 0,36 mm máximo de profundidad.

1.12.3 Como consecuencia de los golpes, la aeronave fue desplazada desde su posición original hacia el lado opuesto de la manga alrededor de 30 cm, lateralmente sobre su eje longitudinal. Este desplazamiento dejó una marca de caucho sobre la plataforma, producida por las ruedas del tren de aterrizaje de nariz.

1.13 Información médica y patológica:

No Aplicable.

1.14 Incendio:

No hubo.

1.15 Supervivencia:

Tripulantes y pasajeros no sufrieron lesiones, quienes abandonaron la aeronave por sus propios medios por la puerta de egreso.

1.16 Ensayos e investigaciones:

1.16.1 A la llegada del investigador, la aeronave había sido retirada del lugar del suceso a la posición N° 1 de la plataforma comercial del aeropuerto dificultando las tareas y constataciones necesarias para la investigación.

1.16.2 Se observaron daños en la zona inferior del marco de la puerta de ingreso delantera.

1.16.3 Se verificaron sobre la plataforma las marcas de caucho de aproximadamente 30 cm de largo transversales a las ruedas de nariz, producidas por el desplazamiento de la aeronave como consecuencia de los impactos de la pasarela de embarque.

1.16.4 Se constató que la pasarela telescópica se encontraba completamente recogida. El personal de mantenimiento del concesionario del aeropuerto había limpiado la zona de impacto en la pasarela, por lo que no se pudo recolectar la totalidad de los indicios apropiados para la investigación del suceso.

1.16.5 Se verificó que el sensor de proximidad instalado en la pasarela tenía fisurado su recubrimiento lo cual denotaba una reparación anterior efectuada con un sellante siliconado.

1.16.6 Se observó que la cerradura de la puerta del armario de distribución eléctrica que alimenta la pasarela (caja de fusibles), mostraba claras evidencias de haberse abierto sin la llave respectiva.

1.16.7 Se solicitó en tres oportunidades a la empresa concesionaria del aeropuerto, no obteniendo respuestas acordes con lo solicitado, la siguiente información:

1. Descripción de las acciones correctivas sobre la pasarela de embarque N° 1 con relación a las fallas sucedidas como consecuencia del suceso.
2. Documentación empleada en el mantenimiento.
3. Nómina del personal que intervino en las acciones correctivas realizadas en la pasarela de embarque, adjuntando sus habilitaciones

1.16.8 No existen registros de imágenes del suceso.

1.16.9 Un suplemento agregado al soporte del monitor del panel de control de la pasarela, obstruía la visual de las luces de advertencias de “MANTENIMIENTO”, “FUERA DE SERVICIO”, “ESTADO”, “ALARMA”.

1.16.10 El teléfono que intercomunica la pasarela de embarque N° 1 con el servicio de mantenimiento de la empresa concesionaria se encontraba fuera de servicio.

1.16.11 El frente del monitor y los comandos para la operación de la pasarela de embarque, se encuentran perpendicular a su eje de avance longitudinal, considerándose que la ergonomía del diseño no es la más adecuada para evitar un posible error del operador.

1.16.12 La verificación del funcionamiento de los mecanismos de detención, realizadas por el personal de mantenimiento del concesionario del aeropuerto, en presencia del investigador de la JIAAC, no fueron concordantes con lo establecido en el Manual de Mantenimiento del fabricante, al no utilizar la herramienta especial específica para determinar si el sensor de presión del paragolpes de cabina de la pasarela de embarque actuaba cuando la fuerza de presión contra la aeronave superaba los 10 daN (decanewton = 10,19 kgf).

1.16.13 No se pudo comprobar si el pulsador “parada de emergencia” fue accionado, porque, al arribo del equipo investigador el sistema había sido reseteado.

1.16.14 Se constató que el monitor original del panel de control, fue reemplazado por otro de menor tamaño y se instaló con un adaptador metálico.

1.16.15 Según lo expresado por el operador de la pasarela de embarque, y de testigos calificados, cuando el operario de la pasarela telescópica N° 1 intentó retirarla para que la aeronave iniciara el retroceso (pushback), la manga realizó un movimiento de extensión (en dirección a la aeronave) en lugar de retracción.

1.16.16 Esta traslación habría sido contraria a la posición de los comandos seleccionada por el operario e impactó por primera vez contra la estructura de la aeronave. Ante esta circunstancia, el operador de la manga levantó los brazos para demostrarle al piloto al mando de la aeronave que la manga realizaba un movimiento no controlado.

1.16.17 Acto seguido, el operador toma la decisión de realizar un nuevo proceso de retroceso, pero nuevamente la manga replicó el movimiento e impactó dos veces consecutivas contra la aeronave. Posterior a este suceso, el operario acciona el pulsador de parada de “Emergencia” deteniendo por completo la marcha de la pasarela.

1.17 Información orgánica y de dirección

1.17.1 La aeronave es propiedad de una línea aérea comercial, y es utilizada para realizar vuelos de transporte aéreo regular.

1.17.2 La empresa prestadora del servicio de rampa es responsable de la operación de la pasarela de embarque.

1.17.3 El servicio de mantenimiento a la pasarela de embarque es realizado por el concesionario del aeropuerto.

1.18 Información adicional

1.18.1 El Manual de Mantenimiento de la Pasarela de embarque especifica:

2.1.2 *“Principio, aplicación según disposiciones “Utilizar la pasarela solo en condiciones técnicas impecables así como de acuerdo con las disposiciones, teniendo en cuenta la seguridad y los peligros, y bajo cumplimiento de las instrucciones de servicio. Especialmente hay que eliminar de inmediato (o hacer reparar) las averías que puedan afectar la seguridad”.*

“La utilización según disposición también incluye la observación de las instrucciones de servicio y cumplimiento de las condiciones de inspección y mantenimiento”.

2.1.3 *“Medidas de organización “El personal encargado de las actividades en la pasarela ha de leer antes de comenzar con los trabajos, especialmente el capítulo de Advertencias de Seguridad. Esto es aplicable especialmente para personal que trabaje solo ocasionalmente en la pasarela por ejemplo para equipamiento y mantenimiento...”*

“...Controlar por parte de los supervisores si el personal realiza su trabajo teniendo en cuenta las medidas de seguridad y bajo cumplimiento de las instrucciones de servicio e instrucciones generales”.

“Mantener en estado legible y completo todas las advertencias de seguridad y peligro en/de la pasarela”

“En caso de cambios relevantes para la seguridad de la pasarela o funcionamiento, ponerla de inmediato fuera de servicio y notificar la avería al departamento/responsable competente”.

“No realizar sin la autorización previa del suministrador ninguna modificación,

ampliación y transformación de la pasarela que pueda afectar la seguridad. Esto es aplicable también para la inclusión y el ajuste de dispositivos de seguridad válvulas de seguridad así como para trabajos de soldadura en los componentes portantes”...

...2.1.5 “Advertencias de seguridad para determinadas fases de servicio”

“Funcionamiento normal

Evitar cualquier forma de trabajo que pueda afectar la seguridad.

Tomar las medidas necesarias para que la pasarela solo trabaje en condiciones seguras y operativas.

Operar la pasarela solo si existen y son operativos los todos los dispositivos de protección he instalaciones de seguridad, por ejemplo dispositivos de protección desmontables, dispositivos de desconexión de emergencia.

Comprobar como mínimo una vez por turno, la pasarela en cuanto a posibles daños y defectos exteriores detectables. Notificar de inmediato al departamento/responsable competente los cambios surgidos (incl. el comportamiento operativo).En caso necesario poner fuera de servicio y asegurar la pasarela”.

“En caso de averías en el funcionamiento, poner fuera de servicio y asegurar de inmediato la pasarela. Subsanan de inmediato las averías”.

“Comprobación y reajuste de los componentes mecánicos”

“Para la comprobación y el reajuste ha de tenerse en cuenta sin falta las presentes instrucciones de mantenimiento. Esto es aplicable especialmente en lo relativo al cumplimiento de las prescripciones, dimensiones de planos y tolerancias, así como todo dato de las listas de despiece”.

“Según el resultado de la comprobación han de realizarse inmediatamente después los ajustes (ajustes, fijaciones, substituciones, etc.)”.

1.18.2 El Manual de Mantenimiento y Operación – Pasarelas de Embarque THYSSEN HENNSCHEL en el punto 5.8, contiene los procedimientos a ejecutar en situación de PELIGRO/EMERGENCIA.

Emergencia

“La pasarela esta en movimiento se ha fijado el modo operativo Activo y aparece una situación de peligro (por ejemplo, se detecta un vehículo que va a chocar contra el tren motriz de la pasarela)”.

Operación

Explicación / Instrucciones

- I- Activar las funciones de emergencia:*
- Accionar el pulsador "EMERGENCIA"*
 - El pulsador bloquea mecánicamente,*
 - Se desconectan todos los motores,*

- *Se accionan los frenos de los motores,*
- *La pasarela no se mueve,*
- *Se envía un aviso a la central*

1.18.3 Así también, el manual especifica en el Punto 2.2 “*Advertencias especiales de seguridad. Los armarios de distribución eléctricos y los espacios de conexiones eléctricas solo pueden ser abiertos por personal técnico con la suficiente información*”.

1.18.4 Según lo expresado en la entrevista, la supervisora de mantenimiento de la pasarela de embarque no realizó los cursos que la habilitasen para su función.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No se aplicaron nuevas técnicas.

2 ANALISIS

2.1 Aspecto Operativo

2.1.1 El operador, al iniciar la maniobra de retroceso de la pasarela telescópica y verificar que la misma se desplazó en sentido contrario a la acción realizada sobre el comando de control. Ante esta circunstancia el operador no detuvo la maniobra pulsando el “botón de emergencia”, si no que intento completar el retroceso de la pasarela. Por lo anteriormente expresado se infiere que el operador no siguió el procedimiento de emergencia establecido en el manual ante este tipo de fallas.

2.1.2 De la documentación e información obtenida durante el proceso de investigación se desprende que el personal que realiza el mantenimiento de la pasarela telescópica no poseía una capacitación adecuada para este tipo de equipamiento.

2.2 Aspecto técnico

2.2.1 Consultados los manuales del fabricante referente al mantenimiento y a la operación de la pasarela de embarque, que taxativamente especifican como deben realizarse estos ítems, más lo investigado, se comprobó un inadecuado mantenimiento y falta de adiestramiento del personal, tanto operativo como de mantenimiento; se detectaron componentes eléctricos instalados en mal estado, alteraciones en la instalación de monitor que anula la visibilidad de las luces de advertencia. Además, se comprobó la ausencia de cursos habilitantes de quienes debían supervisar el mantenimiento.

2.2.2 Es importante considerar la posición del operador de la pasarela telescópica con respecto a la aeronave (perpendicular), quien, para guiar la pasarela hacia adelante y atrás, debe mover la palanca de accionamiento a la derecha o izquierda y con la mirada a la aeronave. Esta disposición ergonómica no concuerda con los sentidos lógicos y naturales del operador.

2.2.3 La supervisión a nivel gerencial que evitara la falta de mantenimiento, de instrucción y de control de los responsables, contribuyó a la ocurrencia del suceso.

3

CONCLUSIONES:

3.1 Hechos definidos:

3.1.1 El personal de mantenimiento poseía las licencias y habilitaciones adecuadas, y su aptitud psicofisiológica estaba en vigencia.

3.1.2 La tripulación de la aeronave poseía las licencias y habilitaciones correspondientes para realizar el vuelo.

3.1.3 La aeronave tenía los Certificados de Aeronavegabilidad y Matricula en vigencia.

3.1.4 La supervisora de mantenimiento del concesionario del aeropuerto no había recibido la capacitación adecuada sobre la pasarela telescópica.

3.1.5 Los armarios de distribución eléctricos de la pasarela de embarque, no tenían un sistema de seguridad (cerradura) para evitar que personal ajeno a la empresa, o no autorizado, pudiera tener acceso a estos, impidiendo la posible ocurrencia de una interferencia ilícita o violación en los circuitos electrónicos.

3.1.6 El mantenimiento era deficiente, con novedades repetitivas registradas en el Libro de Mantenimiento de la pasarela de embarque (manga N° 1), sin las acciones correctivas debidas realizadas en tiempo, como por ejemplo:

- “Baliza fuera de servicio”.
- “Teléfono interno con concesionario del aeropuerto fuera de servicio”.
- “Puerta de vidrio con dificultad para abrir y cerrar”.
- “Fallas por problemas eléctricos”.
- “Chicharra de movimiento fuera de servicio”.
- “Desde el día 04-09-13 se encuentra encendida la luz roja en el pupitre que señala alarma, personal de mantenimiento del concesionario considera que la manga está operable”

3.1.7 El operador de la pasarela no tenía comunicación con el servicio de mantenimiento del operador del aeropuerto, por encontrarse fuera de servicio el teléfono intercomunicador.

3.1.8 Se observó una falta de comunicación y entendimiento entre la empresa prestadora del servicio de rampa y la empresa concesionaria del aeropuerto, prestadora del servicio de mantenimiento.

3.1.9 Las condiciones meteorológicas no tuvieron influencia en el suceso.

3.2 Causa

Previo a un vuelo de aviación comercial, y posterior al embarque de pasajeros, con motores detenidos, al iniciar el procedimiento de retroceso de la pasarela telescópica, se produjeron impactos de la misma contra el fuselaje de la aeronave que provocaron daños estructurales aledaños a la zona de la puerta delantera izquierda, debido a una combinación de los siguientes factores:

- Movimiento inverso de la pasarela de embarque por acción incorrecta, voluntaria o involuntaria, del operador en los comandos, o falla en el sistema de guiado (sin que se haya podido comprobar fehacientemente).
- Falla o inhabilitación temporaria del sensor de contacto de la pasarela con el avión.
- Aplicación inadecuada de los procedimientos de emergencia por el operador de la pasarela de embarque, al no accionar la “parada” de emergencia al momento del primer impacto contra la aeronave.

Condiciones preexistentes al momento del incidente:

- Inadecuada capacitación y entrenamiento del personal que opera la pasarela.
- Capacitación inadecuada del personal de supervisores de mantenimiento del concesionario del aeropuerto.
- Ausencia del correspondiente mantenimiento ante la presencia de una alarma activada en la pasarela de telescópica.
- No realizar los chequeos mínimos, una vez por turno, exigidos en el Manual de Mantenimiento del Fabricante.
- La ubicación del operador para el guiado de la pasarela de embarque, accionamiento del mando de control y posición de pantalla, no concuerdan con los sentidos lógicos y naturales para su operación.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Habiéndose comprobado que las tareas de mantenimiento eran deficientes, y a la ausencia de inspecciones efectivas, es procedente realizar las siguientes recomendaciones:

4.1 Al Organismo Regulador del Sistema Nacional Aeroportuario (ORSNA)

Se recomienda enfatizar los programas de supervisión sobre los concesionarios de las pasarelas telescópicas de embarque relacionado con las inspecciones y mantenimiento, a los efectos de evitar daños a las aeronaves y a terceros; según lo establecido en el artículo 17 (puntos 17.3 y 17.15) del decreto 375/97.

4.2 A la empresa prestadora/operadora de las mangas telescópicas

Se recomienda efectuar un plan de capacitación teórica/práctica, a los efectos que todos los operadores posean la adecuada instrucción para la operación de las mismas, con la finalidad de asegurar y optimizar la seguridad durante su operación.

4.3 Al Concesionario del Aeropuerto

4.3.1 Se recomienda mejorar el servicio de mantenimiento de las mangas telescópicas, estableciendo planes de inspecciones, que les permita ajustar los periodos de mantenimiento de las mismas, a los efectos de reducir al máximo, posibles causas de daños a aeronaves por fallas técnicas.

4.3.2 Se recomienda realizar un plan de instrucción para el personal de supervisión y mantenimiento para que mantengan la adecuada capacitación en el ejercicio de sus tareas de mantenimiento.

4.3.3 Se recomienda enfáticamente preservar el área de la ocurrencia del suceso hasta el arribo de los investigadores para la recolección de los indicios, evitando mover el equipo y efectuar limpieza en la zona del impacto, como así también, se recomienda responder en tiempo y forma a los requerimientos de información solicitada por la JIAAC.

4.4 A la Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios de la ANAC

4.4.1 Se recomienda establecer un programa de mejora de la comunicación e información entre esa Dirección y el ORSNA, a los efectos de conocer acabadamente la situación de los explotadores de Servicios Terrestres en los Aeródromos.

4.4.2 Asimismo, se recomienda instruir a los Jefes de Aeródromos para que extreme las medidas de supervisión sobre el material terrestre.

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
(C 1107 ADY) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

o a la dirección Email:
"info@anac.gov.ar"

BUENOS AIRES,

Investigador Operativo: Sr. Carlos Alberto TERAN
Investigador Técnico: Sr. Julio César PACHECO