

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: Aeródromo Mercedes, provincia de Buenos Aires.

FECHA: 13 AGO 10

HORA: 18:30 UTC (Aprox.)

AERONAVE: Avión

MARCA: Piper

MODELO: PA-42-1000 400 LS

MATRÍCULA: LQ-BLU

PILOTO: Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea (TLA)

COPILOTO: Licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea (TLA)

PROPIETARIO: Corte Suprema de Justicia de la Nación

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

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

1.1.1 El 13 AGO 10, a las 18:30 UTC aproximadamente, el Piloto con su tripulación y dos acompañantes, iniciaron el despegue desde el Aeródromo (AD) Mercedes (MRD) en la provincia de Buenos Aires con la aeronave Piper PA-42, matrícula LQ-BLU, con destino al AD La Plata (PTA) en la misma provincia.

1.1.2 Durante la carrera de despegue, la aeronave se desplazó hacia la derecha de pista 19 y salió por el margen de la misma. En la carrera, chocó con el ala izquierda unas acacias que desviaron su recorrido y lo frenaron a la vera del río Luján.

1.1.3 El accidente se produjo de día y con buenas condiciones de visibilidad.

1.2 Lesiones a personas

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

1.3 Daños en la aeronave

1.3.1 Célula: Rotura de la parte delantera del fuselaje con deformaciones en la parte inferior por deslizamiento sobre el terreno; rotura y corte del ala izquierda a 1,30 m aproximadamente de la puntera izquierda, con fisura en la raíz del ala; rotura del tren principal y de nariz.

1.3.2 Motores: Daños de importancia en ambos motores por impacto de la hélice contra el terreno.

1.3.3 Hélice: Ambas hélices destruidas por impacto contra el terreno.

1.3.4 Daños en general: De importancia.

1.4 Otros daños

No hubo.

1.5 Información sobre el personal

1.5.1 Piloto

1.5.1.1 De cuarenta y siete años de edad, era titular de la Licencia de Piloto Transporte de Línea Aérea de Avión (TLA), otorgada el 29 JUN 05, con habilitaciones para vuelo nocturno, vuelo por instrumentos, monomotores y multimotores terrestres hasta 5700 kg; copiloto A342, A343. Última foliación

archivada JUN 2009.

1.5.1.2 Poseía además las licencias de Piloto Privado de Avión, Piloto Comercial de Avión, Piloto Comercial de Primera Clase de Avión e Instructor de Vuelo.

1.5.1.3 De acuerdo con el informe enviado por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, no registraba antecedentes de accidentes ni infracciones aeronáuticas anteriores.

1.5.1.4 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica, Clase I, sin antecedentes, sin limitaciones, estaba en vigencia hasta el 28 FEB 2011.

1.5.1.5 Su experiencia de vuelo expresada en horas era la siguiente:

Total:	4294.3
En los últimos 90 días:	121.2
En los últimos 30 días:	39.1
El día del accidente:	1.5
En el tipo de avión accidentado:	390.0 (aprox.)

1.5.2 Copiloto

1.5.2.1 De cuarenta y dos años de edad, era titular de la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión (TLA), otorgada el 05 ABR 08, con habilitaciones para vuelo nocturno, vuelo por instrumentos, monomotores y multimotores terrestres hasta 5700 kg; A319, A320, A321, B737, B738, B739; copiloto B732, B739, B732, B733, B734, B735. Última foliación archivada JUN 2009.

1.5.2.2 De acuerdo con el informe enviado por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, no registraba antecedentes de accidentes ni infracciones aeronáuticas anteriores.

1.5.2.3 Su Certificado de Aptitud Psicofisiológica, Clase I, sin antecedentes, sin limitaciones, estaba en vigencia hasta el 30 SET 10.

1.5.2.4 Su experiencia de vuelo expresada en horas era la siguiente:

Total:	2.827.0
En los últimos 90 días:	72.5
En los últimos 30 días:	17.7
El día del accidente:	1.4
En el tipo de avión accidentado:	14.5

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Información general

Aeronave bimotor turbohélice de construcción completamente metálica, fabricado

en 1987 por Piper, modelo PA-42-1000 400 LS, matrícula LQ-BLU, número de serie 42-5527037, de 8 plazas con un peso máximo de despegue de 5.465 kg, semimonocasco, ala baja, empenaje tipo "T", sistema de tren de aterrizaje tipo triciclo, retráctil, accionado a través de un sistema electro-mecánico.

1.6.2 Célula

1.6.2.1 Al momento del accidente totalizaba 1.526 h de total general (TG); 468 h desde la última recorrida (DUR) y 58 h desde la última inspección (DUI). La última inspección de 100 h (rehabilitación anual) se realizó el 02 SET 09 cuando tenía 1.468 h de TG, en el Taller Aeronáutico de Reparación (TAR) DNA 1B-163.

1.6.2.2 Certificado de Matrícula: Registrado a nombre de un organismo de Seguridad de la Provincia de Buenos Aires, sin fecha de vencimiento.

1.6.2.3 Certificado de Aeronavegabilidad: emitido por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) el 19 MAY 95 sin fecha de vencimiento, clasificación Estándar, categoría Normal.

1.6.2.4 Formulario DNA 337: emitido por el TAR 1B-163 el 02 SET 09, con fecha de habilitación hasta SET 10.

1.6.2.5 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

1.6.3.1 Estaba equipada con dos motores marca Garret, modelo TPE 331-14B, motor izquierdo número de serie P51043 de 1250 SHP de potencia, con un TG de 1.244 h y 58 h DUI; motor derecho número de serie P51037 de 1.259 SHP de potencia, con un TG de 1.228 h y 58 h DUI. La última inspección se realizó el 02 SET 2009 en el TAR DNA1B-163.

1.6.3.2 El combustible requerido y utilizado era JET A-1; encontrándose 770 litros en el tanque izquierdo y 770 litros en el tanque derecho.

1.6.4 Hélices

Ambas son marca Dowty Rotol, modelo R 339/4-123-F/8, construidas en material compuesto, cuatripalas de paso variable; hélice izquierda número de serie DRG/648/85, con un TG de 1.528 h, 229 h DUR y 58 h, DUI; hélice derecha número de serie DRG/691/85, con un TG de 1.528 h; 229 h DUR y 58 h DUI.

1.6.5 Peso y balanceo al momento del accidente

1.6.5.1 El peso máximo de despegue autorizado era 5.465 kg; el peso máximo de aterrizaje autorizado 5.028 kg; la masa vacía 3.610 kg;

Peso Vacío: 3.610 kg

Piloto + copiloto:	172 kg	
Acompañantes (2 PAX):	136 kg	
Combustible (1540 l x 0.72):	1109 kg	
Varios:	2 kg	
Total al momento del accidente:	5029 kg	
Peso Máximo de Despegue (PMD):	5465 kg	
Diferencia:	436 kg	en menos respecto al PMD

1.6.5.2 Durante la investigación, se determinó que el centro de gravedad (CG) estaba dentro de la envolvente determinada por el fabricante en el Manual de Vuelo de la aeronave.

1.7 Información meteorológica

1.7.1 El informe del Servicio Meteorológico Nacional, con datos inferidos, obtenidos de los registros horarios de las estaciones meteorológicas Junín, Ezeiza y Palomar interpolados a la hora y lugar del accidente. Visto también el mapa sinóptico de superficie de 21:00 UTC, Imagen GOES-12 IR/VIS y Radar Ezeiza del día 13 de agosto de 2010 a las 18:30 UTC, señala: Viento: 160° / 12 kt ; Visibilidad: 8 km; Fenómenos Significativos: Llovizna; Nubosidad: 3/8 CU 450 m – 6/8 SC 840 m; Temperatura: 9.2° C; Temperatura Punto de Rocío: 2.1° C; Presión a nivel medio del mar: 1030.8 hPa y Humedad Relativa 62 %.

1.7.2 Observaciones:

1.7.2.1 En las imágenes del GOES-12-IR VIS próxima a la hora solicitada se observa cielo quebrado a cubierto con cúmulos y estrato cúmulos bajos no observándose actividad convectiva en las proximidades de la localidad solicitada.

1.7.2.2 En las imágenes de radar es posible visualizar la presencia de ecos de lluvia débil llovizna intermitente, y en forma muy dispersa, chaparrones de corta duración, originados por la nubosidad anteriormente citada.

1.7.2.3 La imagen Doppler (viento) mostraba una componente en superficie del sudeste de 10 / 15 kt con ráfagas máximas de 20 / 25 kt.

1.7.2.4 El Servicio Meteorológico Nacional no posee estación meteorológica en el AD MRD, por lo tanto no se pudo determinar la cantidad de precipitación caída.

1.8 Ayudas a la navegación

No aplicable, el AD MRD es Público No controlado.

1.9 Comunicaciones

No aplicable.

1.10 Información sobre el lugar del accidente

1.10.1 El accidente ocurrió en el AD MRD de la provincia de Buenos Aires. Está

ubicado a 2,5 km al NW de la localidad del mismo nombre; posee dos pistas de tierra, una con orientación 01/19 de 799x23 m y otra con orientación 09/27 de 660x30 m.

1.10.2 Las coordenadas del lugar eran 34° 38' 20" S y 059° 27' 19" W, con una elevación del terreno de 42 m sobre el nivel medio del mar.

1.11 Registadores de vuelo

No aplicable, las normativas vigentes no lo exigían.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

La aeronave, salió de pista unos 50 m, por el costado derecho, antes del extremo de pista 19; unos 150 m más adelante chocó el ala izquierda contra un monte de acacias produciendo la rotura y desprendimiento de 1,30 m del ala izquierda desde la puntera; en un desplazamiento de aproximadamente 18 m, fue chocando con árboles y arbustos pequeños, para frenarse en un desnivel del terreno de aproximadamente 1,70 m de profundidad a la vera del río Luján; allí se produjo la rotura del tren principal y de nariz, la parte delantera del fuselaje y deformaciones en la parte inferior del fuselaje; también se rompieron ambas hélices por impacto con el terreno y quedó con un rumbo general de 100°.

1.13 Información médica y patológica

No se conocieron antecedentes médico / patológicos de la tripulación, que pudiesen haber influido en el accidente.

1.14 Incendio

No hubo. Al arribar los bomberos, cubrieron los motores y el área donde se derramó el combustible con espuma de baja expansión y desconectaron la batería de la aeronave; para contener el desplazamiento del combustible, se hizo con tierra una represa de contención para mantenerlo reducido.

1.15 Supervivencia

1.15.1 Mientras el Piloto ayudaba en la evacuación de los pasajeros por los accesos normales del avión, el copiloto apagaba los sistemas del avión.

1.15.2 Ambos tripulantes y los dos pasajeros fueron trasladados al hospital local para realizar los controles médicos posteriores al accidente.

1.15.3 Los elementos de sujeción de los ocupantes actuaron adecuadamente, impidiendo que los mismos no sufrieran lesiones.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el lugar del accidente se realizó el control de la cadena cinemática de los comandos de vuelo y compensadores encontrándose sin novedad. Se

inspeccionó y controló la cadena cinemática de ambos comandos de motor sin novedad. Las palancas de control de los motores, en la cabina de vuelo, se encontraban en la posición START y la palanca de RPM en posición LOW.

1.16.2 En la inspección visual de los motores se observó que la hélice izquierda se encontraba con la traba centrífuga colocada, mientras que la hélice derecha se encontraba sin la traba centrífuga colocada. Por las huellas de las ruedas dejadas en el terreno se evidencia que el reversible de ambas hélices fue colocado próximo al impacto.

1.16.3 Una vez que la aeronave se ubicó en el aeródromo y sobre una cuna, se inspeccionó el tren de aterrizaje, presión de las cubiertas y libre rodamiento, sin hallarse novedades en la inspección.

1.16.4 En el taller se inspeccionaron ambos motores, tomas de aire y álabes de entrada al compresor. Se efectuó inspección boroscópica de los álabes de entrada de turbina sin novedad.

1.16.5 El vuelo

1.16.5.1 La operación fue autorizada por la Dirección General de Servicios y Operaciones Aéreas del Ministerio de Justicia y Seguridad, para el traslado de funcionarios del ministerio hacia las localidades de Lobería, Mercedes y La Plata, todas en la provincia de Buenos Aires.

1.16.5.2 Desde la Oficina de Operaciones de Vuelo de la Dirección Aérea tenían confirmación del estado de la pista, pero debido a la inestabilidad meteorológica de días previos, se reconfirmó el estado de la misma desde dos días antes, dado que si había alguna precipitación ya no estaría operable.

1.16.5.3 El día del servicio se realizaron y registraron las comunicaciones telefónicas efectuadas, obteniéndose como resultado que no había precipitado, por lo cual estaba operable. El Jefe de Aeródromo, el día del vuelo, era el Jefe Accidental dado que estaba en curso su designación oficial, la cual se efectuó con fecha 23 de agosto.

1.16.5.4 Informada del servicio, la tripulación que estaba de turno el mismo día del requerimiento, se hizo cargo del mismo, tomando el piloto las decisiones finales sobre seguridad y el cumplimiento de la operación prevista.

1.16.5.5 El tramo La Plata – Lobería se cumplimentó sin novedad al igual que el traslado Lobería – Mercedes y el aterrizaje en éste.

1.16.5.6 Previo al aterrizaje en el AD MRD, la tripulación realizó un sobrevuelo al aeródromo, para reconocimiento del terreno y elección de pista según orientación del indicador de dirección y velocidad del viento (“manga”); posterior a ello procedió al aterrizaje de Norte a Sur.

1.16.5.7 Luego de aterrizar y mientras la comitiva cumplía las actividades previstas en la localidad de Mercedes, el piloto recorrió la pista que había previsto

utilizar, con un dirigente del aeroclub en el vehículo particular de éste; considerando adecuada la consistencia del terreno, aunque con mejor calidad sobre la mitad Este de la pista (izquierda para el despegue desde pista 19).

1.16.5.8 Durante la preparación de esta fase de la operación, y definido que el despegue lo haría el copiloto, se efectuaron las consideraciones de la pista y que el costado izquierdo de 19 sería el más apto para la operación.

1.16.5.9 Así se coordinó y realizó la operación: rodando sobre el costado más firme de la pista hasta antes de los números indicadores del rumbo; allí se hizo el viraje para orientar la aeronave para el despegue y se inició el mismo.

1.16.5.10 Llegando aproximadamente a la mitad de pista, la aeronave no incrementaba la velocidad más de 85 kt ni tampoco “se aliviaba” aerodinámicamente. Allí, el piloto decidió suspender el despegue mientras él operaba los aceleradores y el copiloto la parte direccional.

1.16.5.11 La aeronave salió por el costado derecho de la pista, próxima al extremo, y luego de atravesar una laguna chocó contra unas acacias, giró hacia la izquierda y derrapó hacia el costado del río Luján, donde se detuvo.

1.16.5.12 Recorrida la pista por los investigadores, se observó una importante acumulación de agua especialmente en el margen derecho de la pista 19, tanto en proximidades del umbral como en proximidades del extremo, donde había una laguna de unos 20 cm de profundidad y con un fondo muy blando por la acumulación de agua.

1.16.5.13 Especialmente en el área de giro para tomar posición para el despegue, se observan huellas de unos 15 cm de profundidad, lo mismo que en muchas partes del recorrido, especialmente próximo a la laguna por donde salió el avión.

1.16.5.14 En el recorrido se observan marcas de las tres ruedas, indicando no haber despegado en ningún momento, aún cuando habían colocado 10º de hipersustentadores (flaps) considerando el terreno blando.

1.16.5.15 Aproximadamente en la tercera parte de la longitud de pista, se observa un cambio de dirección hacia la derecha, como orientando la aeronave hacia un área donde hay un tramo de terreno plano y despejado, que tal vez en otra circunstancia hubiese permitido ser aprovechado, cuanto menos para frenar el avión.

1.16.5.16 La División Aeródromos de la Dirección Regional Central de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), informó que “Los jefes de Aeródromo / Helipuertos, encargados de Aeródromos / Helipuertos deberán informar a las Regiones Aéreas toda vez que surja un cambio que afecte, modifique o altere las condiciones originales de habilitación, los datos publicados en la documentación de información aeronáutica y los que constituyan un riesgo para la seguridad operacional o para terceros en superficie, ya sean de carácter temporal o permanente; sin que ello exima de la responsabilidad de gestionar la publicación NOTAM (Notice to Airman – Información a los Pilotos-). No se obtuvo

publicación al respecto.

1.16.5.17 Verificadas las tablas del Manual de Vuelo para el despegue previsto, en las condiciones dadas, de temperatura, tipo de terreno y dirección e intensidad del viento, el resultado excede lo previsto en ellas; especialmente considerando que el terreno de operación previsto es de: pavimento, tierra firme o pasto. Es decir no prevé la operación en terreno blando.

1.16.5.18 En concordancia con lo expresado en párrafo precedente, la Sección 5 Performances párrafo 5.3, indica que “Los efectos de las condiciones no consideradas en las tablas, tales como el efecto de superficies blandas o de pasto para el comportamiento en despegues y aterrizajes, o los efectos del viento en vuelo de crucero o comportamiento en el alcance, deben ser evaluados por el piloto”.

1.16.5.19 De acuerdo al Manual de Vuelo, operando en un terreno firme y de acuerdo a los valores de presión y temperatura del momento, la distancia de despegue habría sido de 1800 ft (550 m aprox.) para una pista de 2600 ft (799m).

1.16.5.20 El traslado de autoridades de la provincia, es una actividad de rutina.

1.17 Información orgánica y de dirección

Según consta en el Certificado de Inscripción de Propiedad de la aeronave, ...”ha sido inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves de la República Argentina como afectada a Corte Suprema de Justicia de la Nación, (Depositario Secretaría de Seguridad de la Provincia de Buenos Aires – Usuario: Policía Bonaerense) por resolución 73/95, Expte. Nº 180/95 de la CSJN.

1.18 Información adicional

1.18.1 Aunque la aeronave está certificada para un solo piloto, la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (DHA) accede al reconocimiento de las horas del personal que cumple funciones de copiloto, de cumplirse con las exigencias establecidas por la Autoridad Aeronáutica, con fecha julio de 2005.

1.18.2 Con un avión Metro III equipado con motores similares, se hizo una comprobación realizando un despegue frustrado con las RPM en bajas revoluciones (LOW) y otro despegue con RPM en altas revoluciones (HIGH), en una pista de pavimento (según las tablas del avión), obteniéndose como resultado y diferencia entre ambas operaciones, una mayor longitud de pista necesaria para alcanzar la velocidad de despegue operando en LOW.

1.18.3 Con un Cheyenne PA-A-31T se realizó un despegue normal en pista de tierra y pasto, seca y de consistencia firme, despegando en unos 400 m.

1.18.4 La aeronave accidentada estaba equipada con ruedas de alta presión, de mejores performances para la operación en terreno firme.

1.19 Técnicas útiles y eficaces

No se utilizaron nuevas técnicas.

2 ANALISIS

2.1 Aspectos operativos

2.1.1 La preparación del vuelo se realizó buscando obtener la mayor y mejor información disponible, con una tripulación experimentada y que estaba de turno, de acuerdo con los procedimientos previstos.

2.1.2 La información obtenida de las condiciones de pista, aún cuando se informó el tipo de avión, no eran las mejores por la consistencia del terreno.

2.1.3 Al estar el aeródromo en proximidades de un río, la pendiente natural del terreno genera una acumulación de agua como la observada en el predio. El agua naturalmente busca los lugares más bajos para drenar o acumularse si las capas del suelo están saturadas.

2.1.4 El terreno fue considerado operable tanto por personal del aeródromo como de la tripulación.

2.1.5 La operación se realizó fuera de los parámetros previstos en las tablas de performance, para el tipo de pista. Para una situación ajena a las previstas, en las tablas se indica en forma expresa, que su realización debe ser evaluada por el piloto.

2.1.6 Aún cuando la velocidad del avión está dada por la tracción de las hélices y no por las ruedas, el tipo de ruedas empleadas tiende a hendir el terreno, generando una resistencia adicional al avance.

2.1.7 La probabilidad de un despegue en bajas RPM no pudo ser confirmada por no estar equipada la aeronave con registradores de datos de vuelos (FDR) o de voces de cabina (CVR).

2.1.8 La decisión de suspender el despegue y aplicación de reversores para un frenado máximo, tuvieron lugar en un momento que no dejó espacio suficiente para el frenado total, como lo demuestran los daños que tuvo el avión en el primer choque con las acacias.

2.1.9 La verificación de pista, luego que el aterrizaje se realizó sin inconvenientes, es indicativo que se percibió alguna particularidad en el mismo.

2.2 Aspectos técnicos

2.2.1 De lo investigado y, por las deformaciones sufridas en las palas de las hélices se puede determinar que ambos motores estaban entregando potencia.

2.2.2 No se detectaron fallas de origen técnico que pudiesen haber sido causales del accidente.

3 CONCLUSIONES

3.1 Hechos definidos

3.1.1 Los tripulantes y la aeronave estaban habilitados para realizar el vuelo y tenían la documentación según lo exigían las normas vigentes, para la actividad que estaban desarrollando.

3.1.2 No se obtuvieron antecedentes de la emisión de ningún NOTAM indicando el terreno blando o acumulación de agua en proximidades de la pista.

3.1.3 El piloto, recorrió la pista luego de haber aterrizado y apreció que estaba operable.

3.1.4 El despegue se realizó fuera de los valores previstos en el Manual de Vuelo.

3.1.5 Para la operación, la tripulación se basó en su experiencia personal y capacidad del avión.

3.1.6 No hay elementos para medir o determinar la capacidad soporte de una pista de tierra o pasto, ni se notificaron alteraciones a lo previsto en la habilitación original.

3.1.7 No surge que haya habido alguna novedad técnica que pudiese haber contribuido a éste accidente

3.2 Causa

Durante un vuelo de aviación general, en la fase de despegue, pérdida de control de la aeronave, con posterior salida de pista e impacto contra un monte de árboles y arbustos debido a efectuar la operación fuera de los parámetros establecidos en el Manual de Vuelo.

Factores contribuyentes

- 1) Probable operación con RPM en bajas revoluciones
- 2) Exceso de confianza en las capacidades personales.

4 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 A la Dirección General de Servicios y Operaciones Aéreas del Ministerio de Justicia y Seguridad

Dado la variedad de condiciones del terreno donde es necesario que operen sus

aeronaves, considerar la necesidad y conveniencia de adecuarlas conforme los lugares donde se va a realizar la tarea, o emplear otros medios más aptos disponibles, según las características del lugar, a los efectos de contribuir con la seguridad operacional, prevenir daños personales, materiales propios y de terceros que pudiesen ser afectados.

4.2 A la Dirección Regional Central

Considerar la necesidad y conveniencia de instruir adecuadamente a los Jefes de Aeropuertos/Aeródromos de sus áreas de competencia, respecto al cumplimiento de lo establecido por la Autoridad Aeronáutica en cuanto a la notificación a los pilotos (NOTAM) cuando haya variaciones en las condiciones originales de habilitación de los mismos, a los efectos de contribuir con la seguridad operacional, prevenir daños personales, materiales y de terceros que pudiesen 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 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:

Área de Prevención de Accidentes de Aviación Civil
Departamento Administración de Aeródromos de la ANAC
Av. Azopardo 1405, esquina Av. Juan de Garay - 5º Piso
(C 1107 ADY) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

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

C. A. de BUENOS AIRES, de 2012.

Sr. Carlos MORALES
Investigador a Cargo

Sr. Augusto DE SANTIS
Investigador Técnico

Director de Investigaciones