





#### INFORME FINAL

### ACCIDENTE DE AERONAVE FORMATO OACI (ANEXO 13 Y DOC. 9756 PARTE IV)

Código: ACC-08-17 AIG-0189/2017 - DGAC /14832/2017/0016 Número de páginas: 12

#### **ADVERTENCIA**

El presente informe es un documento que refleja resultados de la Investigación técnica de la Unidad de Investigación y Prevención de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Unidad AIG), en relación con las circunstancias en que se produjeron los eventos, causas y consecuencias.

Consecuentemente, el uso que se haga de este Informe Final para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos asociados a la causa establecida, puede derivar en conclusiones o interpretaciones erróneas.

#### ÍNDICE

1	Título Página	
2	Título Pagina Objetivo de la Investigación. Astarratión	1
3	Objetivo de la Investigación – Aclaración	2
4	Sinopsis.	2
5	Sinopsis Información Factual	3
6	Análisis	4
7	Conclusiones / Hechos definidos	8
8	Conclusiones / Hechos definidos.  Probable Causa del accidente.  Factores contribuyentes	10
9	Factores contribuyentes	10
10	Factores contribuyentes  Clasificación  Recomendaciones sobre Soguridad	10
11	Recomendaciones sobre Seguridad	11
		11

#### 1. TÍTULO

Joaquín Ponce Ureña	
Privado	
Trinidad ( Con base temporal Santa Cruz)	
CESSNA / U206G / U20606570	
CP-2846	
Zona selvática de provincia Itenez a 86 millas de TDD.	
24 / 05 / 201706:21 LT – 4 GMT	



MATON

### **DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL** AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE BOLIVIA

### UNIDAD DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL - AIG



### OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN

De conformidad con la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia (Ley No. 2902), la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) y el Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI, el presente INFORME FINAL es un documento técnico que refleja la opinión de la DGAC, producto de la investigación realizada por la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (AIG) y cuyo único objetivo es la prevención de accidentes de aeronaves y no así culpar a nadie o imponer una responsabilidad jurídica.

Por lo tanto, todo procedimiento judicial o administrativo que se realice para determinar la culpa o la responsabilidad de un accidente o incidente, debería ser independiente de toda investigación que se realice en virtud de las disposiciones de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) y la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).

## ABREVIACIONES (DESCIFRADO)

AAC AASANA	Autoridad Aeronáutica Civil Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea
AD`s AIG	Directivas de Aeronavegabilidad
AIP	Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes. Publicación de Información Aeronáutica
ATC	Control de Tránsito Aéreo de AASANA
AVGAS	Gasolina de Aviación
DGAC DSO	Dirección General de Aeronáutica Civil (Autoridad Aeronáutica)
GMT	Dirección de Seguridad Operacional Tiempo del Meridiano de Greenwich
IED	Deal and the Control of the Control

GIVII	Tiempo del Meridiano de Greenwich
IFR	Reglas de Vuelo Instrumentales
LT	Hora local (–4 GMT)
MEA	Altitud mínima en ruta
METAR	Penorto motocralánia
NOTAM	Reporte meteorológico emitido por AASANA cada hora

NOTAM	Información al piloto
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OMA	Organización de Mantania de Mantania
PIC	Organización de Mantenimiento Aprobada por la DGAC

PIC	Piloto al Mando de la Aeronave
RAB	moto di Mando de la Aelonave
KAD	Reglamentación Aeronáutica Boliviana
0 4 5	Same region / teronautica Bollylana

SAR	Búsqueda y Rescate
SIC	Copiloto de la aeronave
S/N	Número de Serie
TBO	Tiempo entre reparación ma

IRO	Tiempo entre reparación mayor
TSO	Tiempo desde reparación mayor
TWR	Torre de Control

UIC	Hora Universal Coordinada / 4 harraga D. II.
VFR	Hora Universal Coordinada (- 4 horas en Bolivia)
VICE	Reglas de Vuelo Visuales
1 10 10	5 S GOIO VISUAIGS

VMC Condiciones Meteorológicas Visuales



## UNIDAD DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL – AIG



## 4. SINOPSIS(HORAS EXPRESADAS EN HORA LOCAL LT-4 UTC/GMT)

El accidente de la aeronave monomotor tri- pala de ala alta y tren de aterrizaje fijo, Cessna U206G, CP-2846 con plan de vuelo presentado en fecha 23/05/2017 despegando de El Trompillo con destino Carmen del Itenez para pernocte. El accidente ocurrió en fecha 24/05/2017, en el radial 090 en las coordenadas geográficas S 14°47.95′ W 063°25.367' a 86 millas de Trinidad.

Por información vía telefónica en fecha 24/05/2017 a horas 09:00 hora local, de la Jefatura Regional – DGAC de Santa Cruz, indicando haber recibido información de AASANA sobre la activación del Transmisor Localizador de Emergencia (ELT) correspondiente a la aeronave CP-2846, mismo que se había activado a horas 06:21hora local (1021 UTC). De esta forma la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (AIG), se comunicó vía telefónica con el propietario de la aeronave informando sobre el posible accidente de la aeronave de su propiedad (el transmisor localizador de emergencia (ELT) se activa emitiendo una señal de emergencia, cuando la aeronave experimenta un fuerte impacto, indicando la ubicación del posible accidente).

El día jueves 25/05/17, en horas de la tarde, el propietario de la aeronave informa que la misma había sido encontrada encontrándose en una zona boscosa, inaccesible y los dos ocupantes de la aeronave fallecidos.

El día viernes 26/05/17 se organizó una comisión de rescate conformada por un fiscal, médico forense y policías de la FELCN, retornando en horas de la tarde sin los ocupantes fallecidos de la aeronave, ya que por el difícil acceso al lugar del accidente no se los pudo trasladar a la pista, donde aterrizo la avioneta con los rescatistas, ubicado a unos 1.500 metros del lugar del accidente.

El día sábado 27/05/17 nuevamente se organizó la comisión, al promediar las 10 de la mañana se trasladaron al lugar de los hechos y rescataron el cuerpo del piloto, a horas 14:30 hora local. En la pista de rescate (Puesto El Carmen) se encontraba esperando la aeronave Cessna 210 CP-2866 para trasladar el cuerpo del piloto en vía directa hasta la ciudad de Tarija despegando a horas 15:00 hora local.

La comisión retornó a la ciudad de Trinidad en la aeronave CP-2878 a horas 18:00 sin poder trasladar al otro ocupante de la aeronave accidentada debido a las condiciones difíciles del terreno y la premura del tiempo en despegar de la pista cercana al lugar del accidente, por la puesta de sol en el tiempo estimado de arribo a la ciudad de Trinidad.

En fecha 28/05/17 a horas 09:00, hora local, se desplazó de Trinidad a bordo del CP-2878, el investigador asignado por la unidad de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (AIG) al lugar de los hechos, para realizar la investigación de Campo del suceso ocurrido, Retornando a Trinidad con el cuerpo del pasajero (segundo ocupante de la aeronave) a horas 14:00 hora local.

De acuerdo a la posición que se encontraron los restos de la aeronave, se presume que se precipitó a tierra en caída frontal, impactando contra los árboles de una altura aproximadamente de 20 a 30 metros, en un ángulo de 45° y a una distancia aproximada de 1.500 metros del umbral de pista lado norte de "Puesto El Carmen". Sufriendo daños de consideración en hélice, motor, panel de instrumentos, cabina y fuselaje. No se pudo determinar la condición de los mandos de potencia del motor debido al alto nivel de daños y



# UNIDAD DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL – AIG



destrozos de la cabina en el panel central, además de la gran cantidad de insectos y hormigas bravas en el lugar del suceso.

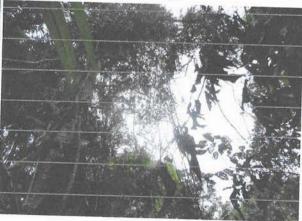
El accidente ocurrió 15 minutos antes de la salida del sol (de acuerdo al registro de la señal del Transmisor Localizador de Emergencia ELT) con visibilidad de 100metros por niebla y cielo invisible por referencia al dato de tiempo de las 06:00 LT de SLMG.(Magdalena, localidad cercana al lugar del accidente).





Aeronave en el lugar del accidente Vista de los árboles y el follaje





La posición exacta del accidente se encuentra en la coordenadas geográficas \$14°47.95′ W063°25.367′.

Posteriormente, terminada la investigación de campo, la aeronave fue liberada para el traslado a su base de operaciones, quedando bajo la responsabilidad y custodia del propietario.

## 5. INFORMACIÓN FACTUAL

### 5.1 Antecedentes del vuelo

El plan de vuelo (FPL) de la aeronave fue presentado en las oficinas de ARO-AIS del aeropuerto de la ciudad de Santa Cruz "El trompillo"



# UNIDAD DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL – AIG



De acuerdo al FPL N° 34550 de fecha 23-05-17 refleja un vuelo por el radial de salida 350°, personas a bordo tres (3), reglas de vuelo visual, tipo de vuelo "Aviación General" con aeródromo de salida SLET (El Trompillo), presentado a las 19:24 UTC, velocidad de crucero 120 nudos (kts), Nivel de vuelo 025, Cero Dos Cinco Mil Pies (2500 pies) Destino / El Carmen—Tiempo estimado 01:40, aeródromo alterno SLAS (Asención de Guarayos) y una autonomía de vuelo de 04:00 horas, presentado por el piloto al mando en las dependencias de ARO-AIS El Trompillo, en el mismo manifiesta la intención de pernoctar en El Carmen y su retorno posterior. Se conoce que cuando la aeronave despegó de El Carmen, solo llevaba dos personas a bordo

Certificado de Aeronavegabilidad de la aeronave N° 653 con categoría "Normal" de Operación "PRIVADA", con fecha de emisión del 02-12-16, vigente hasta el 02-12-2017, otorgado por la AAC.

### 5.2 Lesiones a personas

Lesiones	Pilotos	Pasajeros	Otros
Mortales	1	- deajeros	Otros
Graves		1	
Leves / Ninguna			
Tranguna			

# 5.3 Nacionalidades de la tripulación El piloto y pasajero de nacionalidad Boliviana

### 5.4 Daños a la aeronave

#### Fuselaje:

Con daños de consideración en:

- Panel de instrumentos, montantes de motor, pared de fuego, cabina, costillas y largueros del fuselaje.
- Con fractura de fuselaje a nivel del empenaje de cola.
- Con daños en láminas y cuadernas del piso de cabina.





# UNIDAD DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL – AIG



#### Alas:

- Con daños en bordes de ataque y láminas del extradós e intradós ( parte superior e inferior)

#### Trenes de aterrizaje:

Con daños en los soportes y cuadernas de la estructura.

#### Motor:

Con daños en accesorios y el cigüeñal por el impacto.

#### Hélice:

 Daño considerado como pérdida total por la condición de las deformacionesde las palas producidas por el impacto con el terreno.

#### 5.5 Otros daños

Parte del follaje (en pequeña dimensión), destruida por el arrastre de la aeronave.

### 5.6Información sobre el personal

Documentación del Piloto al mando.

	PILOTO (PIC)		
Sexo	Masculino		
Nacionalidad	Boliviano		
Fecha de nacimiento / edad	26-04-1965 / 52 años		
Piloto Comercial Avión Nº 23374			
Habilitaciones	Monomotoresy multimotoreshasta 5.700 KGS de PBMD		
Apto Médico	Primera Clase, vigente al 13-07-2017		
Horas de vuelo totales	09.000:00 horas de vuelo		
Horas de vuelo en el tipo de aeronave	No se tiene información		
Ultimos 6 meses	300:00 horas		
Últimos 7 días	Sin información		
Día del suceso	Sin información		

## 5.7 Información sobre la aeronave

Aeronave monomotor Tri-pala de paso variable, ala alta y tren de aterrizajefijo, usaba combustible AV-GAS 100/130 (gasolina de aviación), contaba con un Certificado de Aeronavegabilidad estándar categoría "NORMAL" N° 653 de operación "PRIVADA", vigente a la fecha 02-12-2017 otorgado por la Autoridad Aeronáutica Civil (AAC).

Fabricante	NAVE	MOTOR	HELICE
	CESSNA	CONTINENTAL	MC CAULEY
Modelo (P/N)	U206G	10-520-F	
MSN (S/N)	U20606570		D3A34C402-C
Año Fabricación		826625-R	970153
	1982		
Tacómetro	10.076 hrs.		
Hrs. Aeronave	10.076 hrs		
Aterrizajes	Sin/Ref		
Arranques	Sin/Ref.		
TTSN	Sin/Ref		
ТВО	Ountel	1641Horas	4219 Horas
		1700 Horas	2000 Horas



# UNIDAD DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL - AIG



TSO		1641Horas	4219 horas
Horas totales desde el último servicio		236 horas	598:54 Hrs.
	100		

Nota: Todos los datos del cuadro demostrativo de horas son referidas de acuerdo a bitácoras de nave, motor y hélice, de su último registro de aeronavegabilidad de fecha 06-09-2016.

### 5.1 Información meteorológica

El accidente, ocurrió antes de la salida de sol según la hora proporcionada por el Transmisor Localizador de Emergencia ELT,las condiciones meteorológicas eran adversas para vuelos bajo reglas de vuelo Visual (VFR). El METAR de la ciudad de Magdalena (SLMG) de la hora establecía las siguientes condiciones:

METAR SLMG 241000Z00000KT 0100 FG VV/// 24/24 Q1012 A2991 HR100 RWY NML

METAR SLMG241100Z 00000KT 0100 FG VV/// 24/24 Q1013 A2993 HR100 RWY NML

Según datos metereologicos de Magdalena los reportes en fecha 24-05-17 a horas 06:00 LT(Hora local) Viento calmo, Visivilidad 0100 metros, Niebla, temperatura 24ºcentigrados, Punto de Rocio 24º, la presion admosferica Q1012 en milibares, A2991 en pulgadas de mercurio y unahumedad relativa del 100 por ciento.

### 5.2 Ayudas a la navegación

La aeronave contaba con la ayuda de un GPS (Sistema de Posicionamiento Global).

#### 5.3 Comunicaciones

No hubo comunicación de la aeronave con ninguna estación antes ni durante el vuelo, no notificó su hora de despegue.

El aeródromo de Magdalena (SLMG), cuenta con la siguiente frecuencia de comunicación ATS, en condiciones operables el día del accidente:

118.6 MHZ

La aeronave contaba con un equipo VHF de frecuencia variable para comunicaciones en condiciones operables.

### 5.4 Información del aeródromo

La pista del Carmen tiene las siguientes características físicas:

- Orientación de pistas 32/14;
- Superficie de tierra;
- Elevación: 509 pies
- Longitud: 800x15 metros



# UNIDAD DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL - AIG



### 5.5 Registradores de vuelo

No aplicable al tipo de la aeronave.

## 5.6 Información médica y patológica.

Certificados forenses de defunción otorgados por la autoridad competente

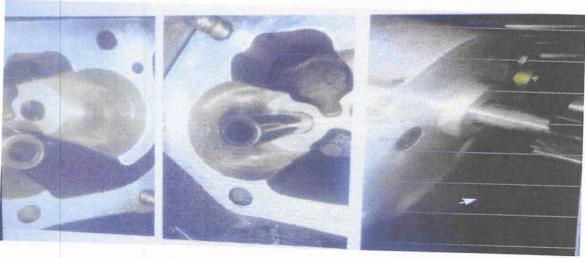
### 5.7 Aspectos de supervivencia

Los dos ocupantes murieron de forma instantánea en el momento del impacto, por la Caída violenta de la aeronave en el momento del contacto con los árboles y el impacto con el terreno.

### 5.8 Ensayos e investigación

Se realizó una apertura del motor para determinar posibles fallas en una OMA certificada.







# UNIDAD DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL - AIG



#### 5.9 Información adicional Ninguna, no requerida.

## 5.10 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se emplearon las técnicas recomendadas en el Manual Guía del Investigador de Accidentes de Aviación Civil(AIG) de la Dirección General de Aeronáutica Civil(DGAC), así como las del Anexo 13 y los Documentos 9756 Manual de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Parte I y Parte IV de la OACI.

#### 6 ANÁLISIS

#### 6.1 Generalidades

Para el desarrollo el presente informe técnico, se contó con las evidencias encontradas en el lugar del accidente, registros de mantenimiento de la aeronave, análisis de los procedimientos, y la inspección post-accidente al motor y sistemas de la aeronave.

### 6.2 Operaciones de vuelo

## 6.2.1 Calificaciones de la Tripulación

La tripulación estaba compuesta por un Piloto Comercial. El mismo se encontraba apto y autorizado por la Autoridad Aeronáutica Civil (AAC) para la operación de la aeronave, según la Unidad de Licencias al Personal (formulario PEL 03) cuenta con 09.000:00 horas totales y 300:00 en los últimos 6 meses, su experiencia total tanto general como en el equipo era adecuada, no se evidenció fatiga alguna, su chequeo de vuelo se encontraba vigente y su vigencia médica no refirió anotaciones que pudieran haber afectado para la ocurrencia del accidente.

## 6.2.2 Procedimientos Operacionales

Los procedimientos operacionales fueron ejecutados por el piloto de acuerdo a lo establecido en la programación y no se evidencio tipo de desviación operacional y violación a las normas establecidas, sin embargo, el vuelo en su etapa de crucero sí se vio afectada por una posible falla en el sistema de aceite del motor, haciendo que la aeronave se precipite a tierra.

La aeronave despegó del aeropuerto El Trompillo de la ciudad de Santa Cruz de la sierra a horas 16:42 hora local (LT), con una autonomía de vuelo de 04:00 horas, pista de alternativa Asencion de Guarayos(SLAS), según el Plan de Vuelo FPL N° 0034550 como tipo de vuelo general, presentado y aprobado por la dependencia ARO-AIS de AASANA.

## 6.2.3 Condiciones meteorológicas

Las condiciones meteorológicas correspondían a un día con visibilidad de100 metros, limitado por niebla, cielo invisible (cielo cubierto por niebla), estas condiciones tuvieron incidencia para la ocurrencia del accidente.

## 6.2.4 Control de Tránsito Aéreo



# UNIDAD DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL – AIG



Las comunicaciones entre la aeronave y los centros de control no tuvieron incidencia alguna en el suceso.

#### 6.2.5 Comunicaciones

La aeronave Cessna U206GCP-2846 contaba con equipo VHF, no reportó el día antes su arribo ni su despegue el día del suceso.

### 6.2.6 Ayudas para la navegación

Estas no tuvieron incidencia en el presente evento, los equipos de la aeronave, así como el GPS operaron correctamente.

### 6.2.7 Aeródromo

El accidente ocurrió a una distancia de1.500 metros aproximadamente del umbral nor-este, de la pista "Puesto El Carmen".

### 6.2.8 Mantenimiento de la Aeronave

La aeronave monomotor contaba con su Certificado de Aeronavegabilidad vigente y su mantenimiento se le efectuaba en la Organización de Mantenimiento Autorizado (OMA) certificada por la AAC.

### 6.2.9 Performance de la aeronave

El rendimiento de la aeronave pudo verse afectada por disminución de potencia del motor.

#### 6.3.0 Masa y Centrado

El peso y balance de la aeronave se considera dentro los límites permitidos.

#### 6.3.1 Factores humanos

Durante el proceso de investigación del suceso no se pudo determinar antecedentes referentes a factores humanos que puedan ser determinantes para la ocurrencia del suceso.

## 6.3.2Factores psicológicos y fisiológicos que afectan al personal

No existen evidencias de factores psicológicos o fisiológicos que hubieran afectado al piloto para la ocurrencia del accidente.

## 6.3.3 Análisis de lesiones y victimas

En el accidente se produjeron lesiones fatales en ambos ocupantes de la aeronave.

## 7 CONCLUSIONES - HECHOS DEFINIDOS

De las evidencias disponibles se hicieron los siguientes hallazgos, con respecto al accidente de la aeronave Cessna U206G matrícula CP-2846. Dichos hallazgos no deben ser leídos como determinación de la culpa o responsabilidad por ninguna organización o individuo en particular.

7.1 El piloto al mando de la aeronave Cessna U206G CP-2846 era titular de la licencia de piloto comercial categoría avión y estaba calificado para el vuelo, de conformidad



## UNIDAD DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL – AIG



a la reglamentación vigente, mas no contaba con el correspondiente "Repaso de Vuelo" establecido en la RAB en su parte 61.125.

- 7.2 El plan de vuelo presentado en el aeropuerto de El Trompilloel día anterior al suceso es válido y firmado por AASANA.
- 7.3 El piloto y el pasajero fallecidos a consecuencia del accidente.
- 7.4 El factor mantenimiento de la aeronave, posible causa para el suceso, acompañado de desfavorables condiciones meteorológicas.

#### 8 CAUSA PROBABLE

La Unidad AIG (Investigación de Accidentes e Incidentes) determinó, que la causa probable del accidente, presumiblemente se debió a una falla mecánica (de acuerdo a los indicios encontrados en la apertura del motor), acompañado por condiciones meteorológicas adversas y no tener visibilidad para encontrar un claro donde poder realizar un aterrizaje de emergencia.

### 9 FACTORES CONTRIBUYENTES

- 9.1 Planificación del vuelo inadecuado por parte del operador a un aeródromo no certificado por la AAC.
- 9.2 Imprudencia en realizar un vuelo en condiciones meteorológicas adversas y en un horario no aprobado para un vuelo VFR.
- 9.3 Probable falla de motor en vuelo (factor sustentado en el informe técnico de la OMA)

### 10 CLASIFICACIÓN DEL ACCIDENTE

10.1 De acuerdo a la taxonomía OACI, LALT (operación a baja altitud)

## 11. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

## 11.1. A LA DIRECCION DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Deberá establecer un programa de prevención de accidentes dirigido específicamente a la aviación general a través de la realización de seminarios y cursos.

Realizar un control mayor y exhaustivo en cuanto a la verificación de la actualización de los pilotos de aviación general (Repaso de Vuelo).

Realizar auditorías a los explotadores y talleres de mantenimiento autorizados por la AAC, referente al cumplimiento estricto de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana en sus partes 43 y 21.

## 11.2 A LA DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA, DNA



# UNIDAD DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL – AIG



Deberá realizar un control estricto a las dependencias de AASANA, respecto a las notificaciones de arribo y despegue de las aeronaves de aviación general, controlando el cierre de su plan de vuelo cuando operan en pistas no controladas.

## 11.2 AL EXPLOTADOR DE LA AERONAVE

Cumplir con todas las normas y procedimientos vigentes establecidos por la AAC, la correcta aplicabilidad de la aeronave de acuerdo a sus limitaciones de operaciones como certifican sus Certificados de Matricula y Aeronavegabilidad.

Tomar medidas de precaución en vuelos realizados a pistas no registradas.

Téc. Affredo Gil Hillmann INSPECTOR IV PREVENCION DE ACCIDENTES E INCIDENTES

PREVENCION DE ACCIDENTES É INCIDENTES Dirección General de Aeronáutica Civil Cap. Luis Gary Sugrez Rivarola PROFESIONAL HI EN INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES LAGO DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁLTICA CIVIL REGIONAL BENI

**INVESTIGADOR A CARGO (IIC)** 

La Paz, 24 de septiembre de 2018

### Investigadores:

**GRUPO AIG** 

C.C. ARCH CENTRAL DGAC LPZ
DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL
UNIDAD AIG
PROPIETARIO DE LA AERONAVE
REGIONAL TRINIDAD AIG
FILE C U206B CP-2846