

# INFORME FINAL

## ACCIDENTE DE AERONAVE

FORMATO OACI – ANEXO 13

Código: ACCID -11-18

DGAC-11659/2019 -AIG-0121-2019

Número de páginas: 16

## 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

### Página

1	Título.....	1
2	Objetivo de la Investigación – Aclaración.....	2
3	Abreviaciones (Descifrado).....	2
4	Sinopsis.....	3
5	Información Factual.....	5
6	Análisis.....	10
7	Conclusiones / Hechos definidos.....	13
8	Causa probable del accidente.....	14
9	Factores contribuyentes.....	14
10	Recomendaciones sobre Seguridad.....	15

## 1. INTRODUCCIÓN

Propietario:	Vieri Paolo Lenaz Velasco
Operador:	CIAC “ALAS BENI FLIGHT CENTER”
Base de Operaciones:	COCHABAMBA
Fabricante /Modelo / MSN:	CESSNA / 150K / 15071836
Marca de nacionalidad:	CP-911
Lugar del accidente:	Aeropuerto Jorge Wilstermann de Cochabamba
Fecha:	15-09-2018
Hora del accidente:	1353 UTC / 09:53 LT

## 2. OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN

De conformidad con la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia (Ley No. 2902), la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB 830) 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 de Aviación Civil Internacional (OACI).***

## 3. ABREVIACIONES (DESCIFRADO)

AAC	Autoridad Aeronáutica Civil
AASANA	Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea
AIG	Investigación y Prevención de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil
ARO/AIS	Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo/Servicio de Información Aeronáutica
ATC	Control de Tránsito Aéreo de AASANA
CIAC	Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil
COE	Centro de Operaciones de Emergencia
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil (Autoridad Aeronáutica)
DSO	Dirección de Seguridad Operacional
FPL	Plan de Vuelo
METAR	Reporte meteorológico emitido por AASANA cada hora
MSN	Número de Serie del Fabricante
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OMA	Organización de Mantenimiento Aprobada por la DGAC
POI	Inspector Principal de Operaciones
PIC	Piloto al Mando de la Aeronave
PMM	Puesto de Mando Móvil
RAB	Reglamentación Aeronáutica Boliviana
SMS	Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.
SSEI	Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios
TTSN	Horas totales desde nuevo
TT	Tiempo Total
TSO	Horas desde reparación mayor
TBO	Horas entre reparación mayor
TWR	Torre de Control
UTC	Hora Universal Coordinada (– 4 horas en Bolivia)
VFR	Reglas de Vuelo Visual.
VMC	Condiciones Meteorológicas Visuales.

#### **4. SINOPSIS** (HORAS EXPRESADAS EN HORA LOCAL –4 UTC/GMT)

El accidente de la aeronave monomotor, Bi - pala de ala alta y tren de aterrizaje fijo tipo triciclo, Cessna 150K, Serial N° 15071836, matrícula CP-911, operado por un Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil “CIAC”, ocurrió en fecha **15/09/2018** en circunstancias que la aeronave realizaba su aterrizaje luego de vuelo local de instrucción.

La aeronave despegó de la pista 22 del Aeropuerto Jorge Wilstermann a horas 09:53, el vuelo fue realizado bajo reglas de vuelo visual VFR, estimando un tiempo total de vuelo de 01 hora y 30 minutos, con una autonomía de 03:00 horas según el plan de vuelo presentado en las oficinas de ARO AIS de AASANA.

Fueron autorizados a sobrevolar el sector Sacaba (sector este de la ciudad de Cochabamba) a una altitud de 11.000 pies.

Luego de sobrevolar el sector alrededor de una hora, el instructor solicita retorno a la estación para realizar un aterrizaje completo, realiza su aproximación por derecha a la pista 22, cuando realizaban el aterrizaje, piloto y alumno sienten que el tren de aterrizaje principal derecho se rompe. Sin completar el aterrizaje, realizan un re-ataque (aterrizaje frustrado), notificando a la torre en frecuencia 118.1 que el tren de aterrizaje derecho estaba roto y la rueda se había desprendido. En coordinación con la Torre de Control se dirigen al sector Laguna Alalay para realizar un sobrevuelo y coordinar acciones a seguir.

A horas 11:02, el piloto declara la emergencia, poniendo en conocimiento que la aeronave tenía un remanente de combustible para mantenerse en vuelo alrededor de 01:20 una hora veinte minutos y solicita sobrevolar vertical laguna Alalay entre 20 y 25 minutos a objeto de consumir combustible.

A horas 11:05, se activa el COE con alerta 2 e inminente paso a alerta 3, vehículos de emergencia del SSEI y PMM se dirigen a la pista 22, se convoca a 3 ambulancias y se comunica a los hospitales de convenio. Al mismo tiempo, se coordina con la Torre de Control para cerrar ambas pistas 04/22 y la 14/32 con el objeto de que la aeronave en emergencia pueda decidir que pista va utilizar para efectuar su aterrizaje

A horas 11:29, el piloto solicita autorización para realizar su aterrizaje por la pista 22, siendo autorizado por el controlador.

La aeronave inicia su aterrizaje a horas 11:32 por la pista 22, al perder velocidad y sustentación baja el tren de nariz y se inclina el ala derecha, al no contar con el tren derecho, impacta el soporte del tren de aterrizaje faltante con el asfalto, haciendo girar la aeronave hacia el lado derecho provocando una excursión de pista, desplazándose del eje de pista, quedando detenida a una distancia de 82.58 metros fuera y con una orientación de 010 grados respecto al norte magnético.



**ORIENTACIÓN Y POSICIÓN FINAL DE LA AERONAVE, 010° RESPECTO AL NORTE MAGNÉTICO**



Una vez detenida la aeronave, instructor y alumno realizan la evacuación por sus propios medios sin daños personales.

Personal del SSEI acude en el acto para prevenir posible inicio de fuego, rociando la aeronave con solución de espuma y agua.



La Torre de Control activa la pista 14/32 para la operación de aeronaves que se encontraban en patrón de espera



A horas 11:37, se cancela la alerta.

Una vez que se traslada la aeronave a su hangar, se realiza inspección de pista y se la libera para operaciones a horas 12:07

## 5. INFORMACIÓN FACTUAL

## 5.1 Antecedentes del vuelo

El plan de vuelo de la aeronave fue presentado en las oficinas de ARO-AIS del aeropuerto Jorge Wilstermann de la ciudad de Cochabamba, como vuelo de instrucción local, bajo reglas de vuelo visual VFR, un tiempo estimado de vuelo de una hora treinta minutos, autonomía de 3 horas y dos personas a bordo.

El Certificado de Aeronavegabilidad de la aeronave N° 718 - ESTANDAR, categoría "UTILITARIO" de Operación "INSTRUCCIÓN", con fecha de emisión del 03-03-2017, vigente hasta el 03-03-2019, otorgado por la AAC.

Certificado de Matricula N° 66 expedido en fecha 05-03-2015, otorgado por la AAC.

Combustible estimado para un total de 3 horas de vuelo.

El piloto al mando (instructor), contaba con licencia de Piloto Comercial, habilitación multimotor, IFR e Instructor de Vuelo. Certificado médico "APTO" vigente hasta el 31 de julio de 2018, otorgado por la Autoridad Aeronáutica Civil (AAC), (**Certificado Médico vencido 45 días a la fecha del accidente**).

El alumno contaba con su licencia de Alumno Piloto vigente hasta el 16 de noviembre de 2019, Certificado médico "APTO" vigente hasta el 14 de mayo de 2021

## 5.2 Lesiones a personas

Lesiones	Piloto	Alumno	Otros
Mortales	---	---	---
Graves	---	---	---
Leves / Ninguna	1	1	---

## 5.3 Nacionalidades de la tripulación

El piloto y alumno piloto de nacionalidad Boliviana.

## 5.4 Daños a la aeronave

Los daños en la aeronave se manifestaron en:

Tren principal derecho con rotura en mitad del montante de muelle (SPRING-ASSEMBLY) con daño **Irreparable**.



### 5.5 Otros daños

Ninguno.

### 5.6 Información sobre el personal

Documentación del Piloto al mando.

PILOTO (PIC)	
Sexo	Masculino
Nacionalidad	Boliviano
Fecha de nacimiento / edad	28-08-1990 / 29 Años
Licencia	Piloto Comercial Avión
Habilitaciones	Monomotores y multimotores hasta 5.700 KGS de PBMD, IFR, INSTRUCTOR DE VUELO
Apto Médico	Primera Clase, vigente al 31-07-2018

### 5.7 Información sobre la aeronave

Aeronave monomotor bi-pala de paso fijo, ala alta, usa combustible AV-GAS 100/130, contaba con un Certificado de Aeronavegabilidad categoría NORMAL N° 718 de operación INSTRUCCION, vigente hasta el 03/03/2019 otorgado por la AAC.

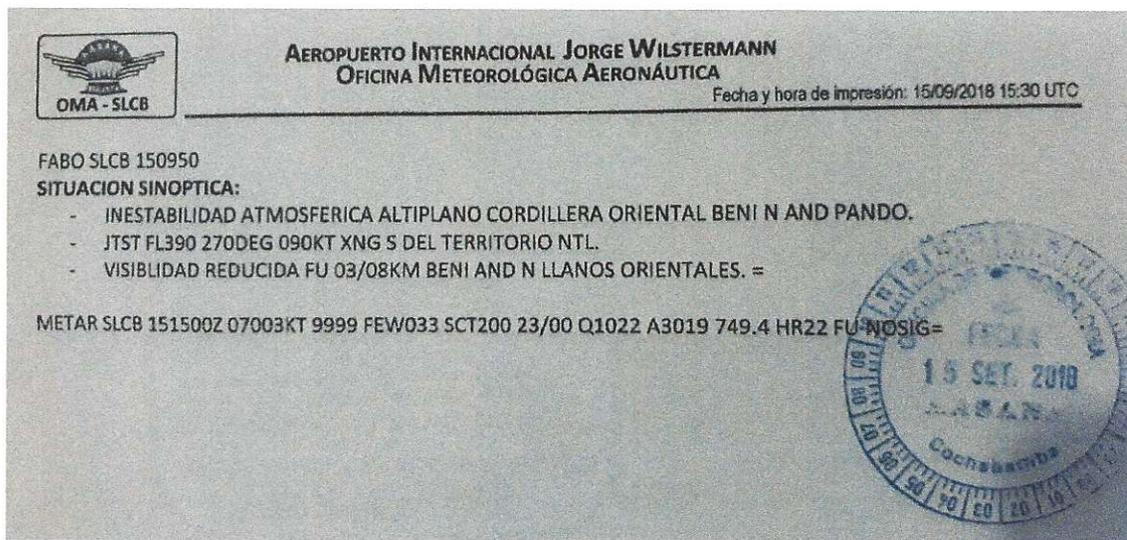
	NAVE	MOTOR	HELICE
Fabricante	CESSNA	LYCOMING	Mc CAULEY
Modelo (P/N)	150K	O-360-A4M	1A170/EFA
MSN (S/N)	15071836	L7780-36A	AIL23024
Año Fabricación	1970		
Tacómetro	7.508		
Hrs. Aeronave	7.508		

<b>Arranques</b>	N/A		
<b>TTSN</b>	Sin/Ref	2.500.3 Horas	2500 horas
<b>TBO</b>		2000 Horas	
<b>TT</b>		500.3 Horas	2500 Horas
<b>TSO</b>		500 Horas	
<b>Horas totales desde el último servicio</b>	100	100	100

**Nota:** Todos los datos del cuadro demostrativo de horas son referidas de acuerdo a bitácoras de nave, motor, hélice, libro de abordaje y tacómetro.

## 5.8 Información meteorológica

El accidente, ocurrió a plena luz del día bajo condiciones meteorológicas operables para vuelos VFR, el dato meteorológico de Cochabamba de la hora establecía las siguientes condiciones:



**AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE WILSTERMANN**  
**OFICINA METEOROLÓGICA AERONÁUTICA**  
Fecha y hora de impresión: 15/09/2018 15:30 UTC

OMA - SLCB

FABO SLCB 150950  
**SITUACION SINOPTICA:**

- INESTABILIDAD ATMOSFERICA ALTIPLANO CORDILLERA ORIENTAL BENI N AND PANDO.
- JTST FL390 270DEG 090KT XNG S DEL TERRITORIO NTL.
- VISIBILIDAD REDUCIDA FU 03/08KM BENI AND N LLANOS ORIENTALES. =

METAR SLCB 151500Z 07003KT 9999 FEW033 SCT200 23/00 Q1022 A3019 749.4 HR22 FU NOSIG=

## 5.9 Ayudas a la navegación

El Aeropuerto Jorge Wilstermann de la ciudad de Cochabamba cuenta con ayudas para la navegación y aterrizaje, VFR / IFR (VOR/DME-2, RNAV (GNSS), ILS ), todos operables el día del accidente.

La aeronave contaba con equipos estandarizados de navegación incluyendo NAV, COM y un GPS como apoyo a la navegación, en condiciones operables.

## 5.10 Comunicaciones

El Aeropuerto Jorge Wilstermann de la ciudad de Cochabamba cuenta con las siguientes frecuencias de Comunicaciones, en condiciones operables el día del accidente:

APP (Aproximación)	119.3Mhz.
TWR (Torre)	118,1Mhz.
SMC (superficie)	121,9Mhz.

### 5.11 Información del aeródromo

El Aeródromo controlado por SABSA “Jorge Wilstermann” de la ciudad de Cochabamba es de operación VFR e IFR (diurna y nocturna) tiene las siguientes características físicas:

- Pista 22, extensión 2.650 x 20 mts., superficie pavimento asfáltico
- Tipos de tránsito permitidos VFR
- Altitud 8.340 pies sobre el nivel del mar
- Coordenadas geográficas 17°25'03.71”S - 66°10'31.50” O
- Orientación magnética 22/04

### Registradores de vuelo

No aplicable a la aeronave.

### 5.12 Información sobre los restos de la aeronave siniestrada y el impacto

Luego del accidente, la aeronave fue trasladada al hangar del propietario, CIAC “Alas Beni”, que de acuerdo a la RAB 830.11, *“es responsabilidad del piloto o explotador de la aeronave tomar las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave...”*.

El daño sufrido por la aeronave únicamente se manifiesta en el tren principal derecho que presenta rotura en mitad del montante del muelle con **daño irreparable**.

### 5.13 Información médica y patológica

Se efectuó valoración médica a la tripulación inmediatamente después del accidente, fueron trasladados a un centro de salud, sin lesiones.

### 5.14 Incendios

No hubo evidencias sobre indicios de incendio antes, durante y después del accidente, el SSEI actuó de manera oportuna inmediatamente, rociando con espuma y agua, minimizando con este acto cualquier inicio de incendio.

### 5.15 Aspectos de supervivencia

El accidente tuvo capacidad de supervivencia, el piloto se dispuso a efectuar todos los procedimientos de apagado por emergencia, evacuando la aeronave, sin dificultades.

### 5.16 Ensayos e investigación

De acuerdo al Manual Guía del Investigador, la RAB 830, Anexo 13 y documentos guías para la investigación se realizó lo siguiente:

- Revisión de las bitácoras de mantenimiento de la aeronave, hélice, motor y horas de vuelo de los tripulantes.
- Revisión de plan de vuelo presentado.
- Datos de tiempo, antes, durante y posterior al accidente.
- Autonomía de vuelo de la aeronave.
- Características y performance (rendimiento) de la aeronave.
- Revisión de partes, componentes dañados del tren lateral derecho para determinar posibles causas del suceso.
- Análisis en una OMA certificada por la AAC, mediante **NDT (ensayo no destructivo)** y análisis de corrosión, donde se comprueba que la suma de profundidad de corrosión **TIPO PITTING** (picadura), **excede** el límite permitido por el Fabricante.

### 5.17 Información adicional

Ninguna, no requerida.

### 5.18 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se emplearon las técnicas recomendadas en el Manual Guía del Investigador AIG de la DGAC y los Documentos 9756 Parte I y Parte IV de la OACI.

## 6 ANÁLISIS

### 6.1 Generalidades

Para el desarrollo del presente informe técnico, se contó con las evidencias encontradas en el sitio del accidente, el informe del piloto, informe del controlador, informe del SSEI, informe de SABSA, registros de mantenimiento de la aeronave, análisis de los procedimientos y la inspección post-accidente a la estructura de la aeronave

## 6.2 Operaciones de vuelo

El vuelo se efectuaba al mando de un piloto realizando vuelo local de instrucción con experiencia de vuelo en el tipo de la aeronave.

**6.2.1** De acuerdo al Plan de Vuelo presentado a AASANA, declara 2 personas a bordo con una autonomía de 03 horas y tiempo de vuelo estimado en ruta de 01:30 horas en condiciones meteorológicas visuales (VMC) óptimas.

**6.2.2** La aeronave contaba con 7508 horas de vuelo, de acuerdo a bitácora.

### 6.2.3 Calificaciones de la Tripulación

La tripulación estaba compuesta por (un) Piloto Comercial con habilitación para vuelos IFR e Instructor de vuelo, su experiencia total tanto general como en el equipo era adecuada, igualmente no se evidenció fatiga alguna, su Certificado Médico Aeronáutico se encontraba vigente al 31 de julio de 2018 (**vencido 45 días**).

El alumno era poseedor de licencia de Alumno Piloto, con vigencia hasta el 16 de noviembre de 2019, su certificado Médico Aeronáutico vigente hasta el 14 de mayo del 2021.

### 6.2.4 Procedimientos Operacionales

Los procedimientos operacionales fueron ejecutados por el piloto de acuerdo a lo establecido en el manual y no se evidenció algún tipo de desviación operacional y violación a las normas establecidas, sin embargo, el vuelo en su etapa final se vio afectado por la fractura del tren lateral derecho en el aterrizaje.

El plan de vuelo de la aeronave fue presentado en las oficinas de ARO-AIS del aeropuerto de la ciudad de Cochabamba “Jorge Wilstermann”, como vuelo local de instrucción, con 02 personas a bordo, despegando a horas 09:53 hora local.

Según informe del piloto al mando, durante el vuelo no se manifestó falla alguna, ni vibración, efectuándose un vuelo tranquilo sin observaciones.

El piloto de la aeronave estaba certificado acorde con las exigencias de la reglamentación y estaba efectuando el vuelo según las atribuciones y limitaciones de su certificación.

### 6.2.5 Condiciones meteorológicas

Las condiciones meteorológicas correspondían a un día con buena visibilidad y viento con baja intensidad, apto para la operación segura de la aeronave, estas no tuvieron incidencia para la ocurrencia del accidente.

### **6.2.6 Control de Tránsito Aéreo**

Las comunicaciones entre la aeronave y los centros de control involucrados para el desarrollo del vuelo, así como el momento de la emergencia de acuerdo a las normas establecidas se produjeron con normalidad y fluidez, llegando a ser un factor preponderante para un resultado favorable el momento del accidente.

### **6.2.7 Comunicaciones**

La aeronave contaba con equipo VHF operativo y los contactos con torre fueron realizados con normalidad.

### **6.2.8 Ayudas para la navegación**

Estas no tuvieron incidencia en el presente evento, tanto los equipos de la aeronave como los de tierra operaban correctamente.

### **6.2.9 Aeródromo**

El accidente ocurrió a una distancia del umbral de pista 22 de 1.032 metros, 807.3 metros del umbral desplazado, quedando detenida a una distancia de 82.58 metros fuera del eje de pista con una orientación de 010 grados con relación al norte magnético.

## **6.3 Aeronave**

### **6.3.1 Mantenimiento de la Aeronave**

La aeronave contaba con Certificado de Aeronavegabilidad vigente y su mantenimiento se efectuaba en una Organización de mantenimiento Aprobada (OMA) certificada por la AAC, de acuerdo a las revisiones de los formularios de registros y bitácoras declarando la aeronave “Aeronavegable”, apto para retorno al servicio.

### **6.3.2 Performance de la Aeronave**

La performance de la aeronave se vio disminuida en tierra debido a la fractura del tren derecho.

### **6.3.3 Masa y Centrado**

El peso y balance de la aeronave se considera dentro los límites permitidos. De acuerdo al FPL y datos de recargue combustible presentado, la aeronave se encontraba dentro de los límites operacionales de su centro de gravedad, lo cual no fue un factor para el accidente.

### **6.3.4 Instrumentos de la Aeronave**

Los instrumentos de la aeronave son convencionales, acordes con una aeronave de instrucción doble comando. No existe mención alguna sobre falla indicada por ningún instrumento.

### **6.3.5 Sistemas de la Aeronave**

Los sistemas de la aeronave se encontraban dentro los límites operacionales probados durante los chequeos de mantenimiento realizados. Declarando a la aeronave Aeronavegable.

## **6.4 Factores humanos**

### **6.4.1 Factores 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. Luego del accidente ambos pilotos fueron trasladados a un centro médico para su evaluación donde fueron encontrados ilesos.

## **6.5. Supervivencia**

### **6.5.1 Respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios**

La intervención del SSEI fue muy oportuna, asistiendo al piloto y al alumno, mismos que salieron ilesos de la aeronave, la cual también fue rociada con espuma y agua para evitar posible inicio de fuego.

### **6.5.2 Análisis de lesiones y víctimas**

En el accidente no se produjeron lesiones.

### **6.5.3 Aspectos de supervivencia**

El accidente tuvo capacidad de supervivencia, el piloto abandono la aeronave por sus propios medios, el habitáculo de la cabina y la estructura de la aeronave quedó intacto, lo cual permitió la supervivencia de sus ocupantes que salieron por las puertas del avión.

## **7 CONCLUSIONES – HECHOS DEFINIDOS**

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

- 7.1 El piloto e instructor al mando era titular de la licencia y estaba calificado para ejercer las funciones de instructor de vuelo, de conformidad a la reglamentación vigente, no obstante, poseía un **Certificado Médico con vencimiento de 45 días, lo cual inhabilita automáticamente su licencia.**

- 7.2 El plan de vuelo presentado en el aeropuerto Jorge Wilstermann de la ciudad de Cochabamba es válido y aceptado por AASANA.
- 7.3 Durante la investigación de campo realizado por el investigador a cargo IIC se evidencio la fractura en mitad del montante del muelle, lo que ocasionó el desprendimiento de parte del tren de aterrizaje derecho.
- 7.4 Existe documento probatorio de carguío de combustible para una autonomía de 3 horas de vuelo.
- 7.5 Durante la inspección de motor, así como de la hélice, se verifico que el mismo no presentaba daños externos.
- 7.6 Los registros de la aeronave indican haber realizado mantenimiento en una Organización de Mantenimiento Aprobada y certificada por la AAC certificando que la aeronave se encontraba aeronavegable.
- 7.7 Se pudo observar en el libro de a bordo un llenado incorrecto de los datos en horas de vuelo, en carguío de combustible y el arrastre de horas para su próximo servicio.
- 7.8 El centro de gravedad de la aeronave no fue la causa y no había ningún vestigio de falla del motor o de mal funcionamiento de los sistemas antes del accidente.
- 7.9 La aeronave se accidentó a una distancia del umbral de pista 22 de 1.032 metros, quedando detenida a una distancia de 82.58 metros fuera del eje de pista y una orientación de 010 grados con relación al norte magnético.
- 7.10 Instructor y alumno abandonaron el avión por sus propios medios y fueron auxiliados por el equipo SSEI del aeropuerto.

## 8 CAUSA PROBABLE

**La Unidad AIG (Investigación de Accidentes e Incidentes) determinó, que la causa probable del accidente se debió a la fractura de muelle del tren principal derecho debido a debilitamiento por corrosión.**

## 9 FACTORES CONTRIBUYENTES

Falta de cumplimiento a la Inspección Suplementaria N° 32-13-01 del manual de la aeronave, la cual define una inspección específica para prevenir la corrosión en el tren de aterrizaje.

## 10 CLASIFICACIÓN DE ACCIDENTE:

**SCF-NP: Fallo o malfuncionamiento de un sistema o componente de la aeronave (no motor).**

## 11 RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

### 11.1 A la Autoridad de Aeronáutica Civil (*Rec 1- Accid 11-18*)

Realizar seguimiento y vigilancia efectiva mediante auditorias en los registros de mantenimiento, específicamente al cumplimiento obligatorio de los servicios de inspección suplementaria que presentan los manuales del fabricante, referente a las aeronaves con más de 20 años de antigüedad. Especialmente aquellas que son utilizadas para vuelos de instrucción

### 11.2 Al explotador de la aeronave (*Rec 2- Accid 11-18*)

Designar un técnico capacitado, responsable de la aeronave quien tenga el objetivo de realizar un Control de Calidad y manejo correcto de los libros de mantenimiento de la aeronave, que sea el responsable de los servicios realizados por las OMA's autorizadas, exigiendo el estricto cumplimiento a los servicios recomendados por el fabricante de la aeronave.



Capt. Ernesto Saavedra Suarez.  
PROFESIONAL III EN PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES  
Dirección General de Aeronáutica Civil

### INVESTIGADOR A CARGO (IIC)

Santa Cruz, 24 de abril de 2019

#### Participantes:

#### Grupo AIG

c.c. ARCH CENTRAL DGAC -  
DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL  
PROPIETARIO DE LA AERONAVE  
REGIONAL SANTA CRUZ – AIG  
File Cessna 150K CP-911