



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE
ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



INFORME FINAL

CODIGO SUCESO: ACCID-04-25

FECHA DEL SUCESO:	30 DE ABRIL DE 2025
LUGAR:	PANTANO ZONA MONTE SAN PABLO
DEPARTAMENTO:	BENI
MATRÍCULA	CP-1099
MARCA Y MODELO:	CESSNA C172M
OPERADOR:	PRIVADO
TAXONOMIA:	SCF-PP
FECHA DE ELABORACION:	25 DE MAYO 2026



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

ÁREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



El presente Informe Final manifiesta el criterio del Área AIG, acerca de las circunstancias del suceso, empleando la información factual que ha sido obtenida a lo largo del proceso de investigación, realizando sobre la misma un análisis para determinar las posibles causas y factores contribuyentes.

La conducción de la investigación ha sido efectuada de acuerdo a las Normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes, es la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.

De manera que el carácter de esta investigación es solamente técnico y no establece relación con presunción de culpa o responsabilidad de ninguna naturaleza y las conclusiones sobre las probables causas que lo produjeron están dirigidas a establecer medidas para evitar su repetición.



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

ÁREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



LISTA DE ABREVIACIONES

AAC	Autoridad Aeronáutica Civil.
AIG	Grupo de Investigación de Accidentes (Accident Investigation Group).
ACCID	Accidente.
ELT	Transmisor Localizador de Emergencia (Emergency Locator Transmitter).
FAB	Fuerza Aérea Boliviana,
GPS	Sistema de Posicionamiento Global (Global Positioning System)
KT	Nudos, Unidad de velocidad del viento, (Knots).
METAR	Informe Meteorológico aeronáutico de rutina (Meteorological Aerodrome Report).
Mhz	Unidad de frecuencia (Megahercios).
NAABOL	Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos.
NM	Millas Náuticas.
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
OMA	Organización de Mantenimiento Aprobada.
QNH	Presión atmosférica reducida al nivel medio del mar (en hPa).
RAB	Reglamentación Aeronáutica Boliviana.
SAR	Servicio de Búsqueda y Rescate.
SCT	Nubosidad dispersa (Scattered).
SLTR	Código OACI del Aeropuerto de Trinidad.
UTC	Tiempo universal coordinado (Coordinated Universal Time).
TWR	Torre de control (Tower).
VOR	Radiofaro Omnidireccional VHF (VHF Omnidirectional Range).
RSO	Recomendaciones de Seguridad Operacional.



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

ÁREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



Contenido

INFORME FINAL ACCID-04-25	1
ADVERTENCIA	2
LISTA DE ABREVIACIONES	3
CONTENIDO	4
INTRODUCCIÓN – DATOS DEL SUCESO	5
SINOPSIS	5
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	5
1.1. Reseña del vuelo. (Horas establecidas en UTC, restar 4 horas para establecer la hora local)	5
1.2. Lesiones a personas	6
1.3. Daños sufridos por la aeronave	6
1.4. Otros daños	7
1.5. Información sobre el personal	7
1.6. Información sobre la aeronave	7
1.6. Información meteorológica	7
1.8. Ayudas a la navegación	8
1.9. Comunicaciones (las horas están establecidas en tiempo UTC)	8
1.10. Información del aeródromo	8
1.11. Registradores de vuelo	9
1.12. Información sobre los restos de la aeronave y el lugar del suceso	9
1.13. Información médica y patológica	10
1.14. Incendio	10
1.15. Supervivencia	10
1.16. Ensayos e investigaciones	10
1.17. Información orgánica y de dirección	15
1.18. Información adicional	15
1.19. Técnicas de investigaciones útiles o eficaces	15
2. ANALISIS	15
3. CONCLUSIONES	16
4. RECOMENDACIONES	17



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

ÁREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



INTRODUCCIÓN – DATOS DEL SUCESO

DATOS SOBRE EL SUCESO			
FECHA	HORA (UTC)	CLASIFICACIÓN	FASE DE VUELO
30/04/2025	17:20	ACCID	EN ROUTE
CÓDIGO	LUGAR		DEPARTAMENTO
ACCID 04-25	A 60NM DE AERÓDROMO DE TRINIDAD, ZONA MONTE SAN PABLO		BENI

DATOS SOBRE LAS AERONAVES				
MATRÍCULA	MARCA	MODELO	AÑO	N° SERIE
CP-1099	CESSNA	C-172M	1975	17263499

SINOPSIS

En fecha 30 de abril de 2025, a horas 17:20 UTC, la aeronave tipo Cessna C-172M, matrícula CP-1099, luego de despegar del aeródromo de la localidad de Baures con destino a la ciudad de Trinidad, y encontrándose a 60 millas náuticas de su destino, se declaró en emergencia, perdiéndose posteriormente todo contacto con la misma.

A bordo de la aeronave se encontraban un piloto de nacionalidad boliviana y cuatro pasajeros, entre ellos un menor de seis años.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

1.1. Reseña del vuelo. (Horas establecidas en UTC, restar 4 horas para establecer la hora local).

En fecha 30 de abril de 2025, la aeronave monomotor Cessna C-172M, de ala alta y tren fijo, con matrícula CP-1099, aproximadamente a horas 17:20 UTC, al no lograr establecer comunicación directa con la Torre de Control de Trinidad, utilizó otra aeronave como medio de retransmisión para declarar una situación de emergencia, encontrándose a aproximadamente 60 millas náuticas (MN) del VOR Trinidad. El piloto informó que transportaba a cuatro pasajeros, perdiéndose posteriormente toda comunicación con la aeronave.

Durante el trayecto Baures – Trinidad, y debido a una falla de motor, la aeronave efectuó un aterrizaje de emergencia en una zona pantanosa denominada “Monte San Pablo”.

Ese mismo día, dos aeronaves iniciaron labores de búsqueda y rescate; sin embargo, al no obtener resultados positivos y alcanzarse la hora límite de operación, dichas tareas fueron suspendidas.

El 1 de mayo, desde tempranas horas de la mañana, se reanudaron las operaciones de búsqueda, las cuales se extendieron durante toda la jornada sin resultados favorables.



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

ÁREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



En la madrugada del viernes 2 de mayo, pescadores de la zona lograron ubicar a los ocupantes al percibir señales luminosas y escuchar llamados de auxilio, proporcionando posteriormente la ubicación exacta del lugar. En consecuencia, se organizó el operativo de rescate con la participación de pobladores de lugar en embarcaciones, un helicóptero de la Fuerza Aérea y personal del Servicio de Búsqueda y Rescate (SAR).

Finalmente, a horas 17:46 UTC del 2 de mayo de 2025, los cinco ocupantes de la aeronave fueron rescatados y trasladados en helicóptero hasta la ciudad de Trinidad.

1.2. Lesiones a personas.

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS	TOTAL
MORTALES	0	0	0	0
GRAVES	0	0	0	0
LEVES	1	4	0	5
NINGUNA	0	0	0	0

1.3. Daños sufridos por la aeronave.

Como resultado del aterrizaje forzoso, se evidenciaron daños estructurales y en sistemas de la aeronave, los cuales se detallan a continuación:

- **Motor y hélice**, con daños atribuibles al impacto contra la superficie.
- **Montante del motor**, con afectación estructural.
- **Sección delantera del fuselaje**, con deformaciones y daños visibles.
- **Tren de aterrizaje de nariz y su estructura asociada**, con daños significativos.
- **Parabrisas frontal**, roto producto del impacto.
- **Instrumentos de a bordo**, afectados por la inmersión en agua.
- **Interior de la aeronave**, con daños generalizados debido al contacto prolongado con el agua.



FIGURA 1. AERONAVE DESPUÉS DE SER RECUPERADA Y TRASLADADA A UN HANGAR.



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

ÁREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



1.4. Otros daños.

El accidente ocurrió en una zona pantanosa, produciéndose derrame de combustible que generó afectación ambiental localizada en el área del suceso. No se reportaron daños a terceros ni a infraestructura.

1.5. Información sobre el personal.

Piloto	
Sexo	Masculino
Edad	27 años
Nacionalidad	Boliviano
Licencias	Piloto Privado de Avión
Habilitaciones	Monomotores hasta los 5700kg
Certificación médica aeronáutica	Clase 2, vigente
Horas de vuelo	184:03 de acuerdo a bitácora

1.6. Información sobre la aeronave.

Matrícula	CP-1099
Marca	CESSNA
Modelo	C-172M
Año de fabricación	1975
Fabricante	CESSNA
Número de serie	17263499
Certificado de matrícula	N° 1046
Fecha de expedición	03/03/2022
Observaciones	Base de operaciones Trinidad - Beni
Certificado de aeronavegabilidad	N° 2413
Categoría	NORMAL
Fecha primera expedición	20/02/1975
Fecha última expedición	12/06/2024
Vigencia	12/06/2025
Excepciones	OPERACIÓN PRIVADA

1.6. Información meteorológica.

Los datos meteorológicos correspondientes a la hora del suceso fueron obtenidos del aeródromo más cercano, siendo estos proporcionados por NAABOL.

METAR SLTR 301700Z 16003KT 9999 SCT017 28/22 Q1012 (hora del suceso)

- **SLTR:** Aeropuerto de Trinidad
- **301700Z:** Día 30 a las 17:00 UTC
- **16003KT:** Viento desde 160° (sureste) a 3 nudos (débil)



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

ÁREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



- **9999:** Visibilidad igual o superior a 10 km (buena)
- **SCT017:** Nubosidad dispersa a 1,700 pies
- **28/22:** Temperatura 28°C / Punto de rocío 22°C
- **Q1012:** Presión atmosférica 1012 hPa

Condiciones meteorológicas favorables para el vuelo, con buena visibilidad, viento débil y nubosidad baja dispersa, sin indicios de fenómenos significativos.

1.8. Ayudas a la navegación.

La aeronave contaba con equipo GPS utilizado como medio principal de navegación durante la ruta.

De acuerdo con la declaración del piloto, durante la emergencia logró transmitir su posición aproximada mediante retransmisión efectuada por otra aeronave en vuelo.

El piloto manifestó asimismo que el ELT no se activó automáticamente debido a que el aterrizaje de emergencia no generó un impacto de alta desaceleración. Posteriormente, intentó activarlo manualmente; sin embargo, las condiciones de la aeronave invertida y la presencia de combustible derramado dificultaron el acceso seguro al equipo.

1.9. Comunicaciones (las horas están establecidas en tiempo UTC)

La última comunicación del piloto se realizó a través de una aeronave que se encontraba en vuelo, la cual actuó como puente de comunicación con la Torre de Control de Trinidad, retransmitiendo la emergencia y la ubicación de la aeronave.

El Área de AIG efectuó el requerimiento de las comunicaciones a NAABOL, quienes informaron que, en ningún momento, se tuvo contacto con la aeronave durante su retorno desde la localidad de Baures. Asimismo, no fue copiada en la frecuencia 119.1 MHz ni visualizada en la pantalla radar (no se observó la etiqueta correspondiente). La información sobre la emergencia fue retransmitida por otra aeronave que despegó desde Trinidad con destino a Baures.

1.10. Información del aeródromo.

Lugar de despegue

La aeronave despegó desde una pista no controlada por NAABOL, correspondiente a un aeródromo comunitario ubicado en la localidad de Baures, departamento del Beni.

Coordenadas: 13°39'29" S, 63°42'10" W.

Lugar del suceso

El accidente se produjo a una distancia aproximada de 35 NM de la localidad de Baures, en una zona pantanosa.

Coordenadas: 14°05'09.8" S, 64°08'47.4" W.



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

ÁREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



1.11. Registradores de vuelo.

No aplica para este modelo de aeronave.

1.12. Información sobre los restos de la aeronave y el lugar del suceso.

La aeronave efectuó un aterrizaje de emergencia en una zona pantanosa ubicada aproximadamente a 35 NM de Baures y a 60 NM de Trinidad, en el sector denominado Monte San Pablo.

Como consecuencia del aterrizaje sobre terreno blando y anegado, la aeronave capotó, quedando invertida parcialmente sumergida en el pantano. No se evidenciaron desprendimientos significativos de componentes estructurales.



FIGURA 2. UBICACIÓN GEOGRAFICA DE LA AERONAVE



FIGURA 3. LA AERONAVE EN EL LUGAR DEL ACCIDENTE
SE ENCUENTRA EN POSICIÓN INVERTIDA



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

ÁREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



1.13. Información médica y patológica.

No se encontró evidencia de que la actuación del piloto hubiera estado afectada por factores fisiológicos o por algún tipo de incapacitación.

Tras el rescate de los ocupantes de la aeronave, estos fueron trasladados para una evaluación médica, mediante la cual se verificó que ninguno presentaba lesiones de gravedad como consecuencia del accidente.

1.14. Incendio.

No hubo.

1.15. Supervivencia.

El piloto y los 4 pasajeros, con heridas leves, son rescatados después de haber transcurrido 48 horas. Debido a que no fue activado el ELT, la ubicación y rescate de las personas que ocupaban la aeronave se vio demorada, el rescate se realizó mediante un vuelo estacionario de un helicóptero de la Fuerza Aérea.

1.16. Ensayos e investigaciones.

En coordinación con el propietario de la aeronave y posterior al retiro de la misma del lugar del suceso, el motor fue trasladado a la ciudad de Santa Cruz. Personal técnico de AIG se constituyó en una OMA autorizada por la DGAC, con el propósito de efectuar la inspección técnica durante la apertura del motor correspondiente a la aeronave equipada con un motor Lycoming O-320-E2D, a fin de verificar las posibles fallas ocurridas durante el vuelo y determinar las condiciones técnicas del motor y de sus componentes.

La inspección fue realizada en el marco de las atribuciones de supervisión técnica, identificándose diversas discrepancias que podrían comprometer la aeronavegabilidad de la aeronave y la seguridad operacional.

Durante la inspección técnica del motor se identificaron las siguientes discrepancias relevantes:

Arnés de magneto con identificación incorrecta.

Se evidenció que los arneses de magneto presentan mezcla de colores de identificación (naranja con amarillo en un mismo arnés), lo cual no corresponde a la configuración estándar del fabricante. Como se puede observar en la figura 4.



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

ÁREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



FIGURA 4.

Asimismo, se observó que los conductores presentan una reparación de carácter precario, sin evidenciar procedimientos técnicos aprobados ni materiales certificados para uso aeronáutico.

Los alambres no se encuentran asegurados ni patentados conforme a los métodos de fabricación establecidos, lo que sugiere una intervención no autorizada en un componente crítico del sistema de encendido.

Esta condición compromete la confiabilidad del sistema eléctrico del motor y puede generar fallas de encendido, pérdida de potencia o riesgo de incendio. Como se puede observar en la figura 5.



FIGURA 5.



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

ÁREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



Daños en los cilindros

- Se evidencian daños en los pistones de los cilindros N.º 1 y N.º 3.
- El cilindro N.º 1 presenta deterioro en las válvulas, confirmado durante su remoción.

Durante la inspección, se identificaron fragmentos de una válvula de escape fracturada en el cilindro N.º 1, los cuales impactaron contra el pistón del mismo cilindro. Asimismo, se hallaron restos de dicha válvula en el cilindro N.º 3, donde también se produjeron impactos que ocasionaron deformación del pistón.

El cilindro N.º 1 se encontró trabado en el barril, debido al agrietamiento de la guía de la válvula de escape, lo que provocó el atascamiento de la válvula.

La válvula de escape del cilindro N.º 1 presenta fracturas atribuibles al agarrotamiento dentro de su guía, generando múltiples marcas y cortes en los pistones de los cilindros N.º 1 y N.º 3. Esta condición derivó en el bloqueo del pistón en el cilindro N.º 1.



FIGURA 6. Pistón del Cilindro N°1 con fragmento de la válvula



FIGURA 7. Pistón del Cilindro N°3



FIGURA 8. Cabeza del Cilindro N°1



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

ÁREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



Ausencia de bomba mecánica de combustible.

El motor Lycoming O-320-E2D, según especificaciones del fabricante, debe estar equipado obligatoriamente con una bomba mecánica de combustible como parte de su sistema primario de alimentación.

Durante la inspección se constató que el motor inspeccionado no cuenta con la bomba mecánica instalada, lo cual constituye una condición de no conformidad técnica con el diseño aprobado del motor.

La ausencia de este componente afecta directamente la continuidad del suministro de combustible al motor y representa un riesgo significativo para la operación segura de la aeronave. Como se puede observar en la figura 9.



FIGURA 9.

Instalación de bujías no correspondientes al modelo de motor

Se verificó la instalación de bujías tipo RHM38 y RHM32, las cuales no corresponden al modelo de motor Lycoming O-320-E2D, conforme a las especificaciones del fabricante.

El uso de bujías no aprobadas puede generar:

- Combustión irregular.
- Incremento de temperatura.
- Detonación.
- Fallas de encendido.
- Reducción del rendimiento del motor.



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

ÁREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



Esta situación constituye una discrepancia técnica que afecta la conformidad del motor con su configuración certificada. Como se puede observar en la figura 10 Y 11.



FIGURA 10.



FIGURA 11.

De la inspección efectuada se concluye que el motor presenta múltiples discrepancias técnicas que comprometen su aeronavegabilidad, relacionadas principalmente con:

- Modificaciones o reparaciones no conformes en los arneses de magneto.
- Ausencia de un componente obligatorio del sistema de combustible.
- Instalación de componentes no aprobados por el fabricante (bujías).
- Severos daños en los pistones y cilindros 1 y 3

Las discrepancias identificadas en el sistema de encendido y alimentación de combustible constituyen condiciones capaces de generar pérdida parcial o total de potencia del motor durante el vuelo, afectando la continuidad operativa y la aeronavegabilidad.



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

ÁREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



Estas condiciones evidencian deficiencias en los procedimientos de mantenimiento y control técnico de la aeronave.

1.17. Información orgánica y de dirección.

La aeronave es de operación privada, conforme a lo establecido en el Certificado de Aeronavegabilidad N.º 2413, en el cual se consigna la siguiente limitación: “OPERACIÓN PRIVADA SOLAMENTE”. Asimismo, cuenta con el correspondiente Certificado de Matrícula vigente.

1.18. Información adicional.

El informe final se emitió una vez concluidas las tareas de recuperación de la aeronave en el lugar del suceso, la coordinación con el propietario para el traslado del motor a un Centro de Mantenimiento y la posterior apertura e inspección de dicho componente, realizadas con el propósito de verificar las discrepancias existentes.

1.19. Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

Se emplean las técnicas recomendadas por el Doc. 9756 de la OACI.

2. ANALISIS.

La aeronave Cessna C-172M matrícula CP-1099 realizaba un vuelo privado en la ruta Baures – Trinidad cuando, durante la fase de crucero, el piloto reportó una emergencia debido a una aparente pérdida de potencia del motor.

Las condiciones meteorológicas existentes al momento del suceso eran favorables para la operación visual, descartándose influencia significativa de factores meteorológicos en la ocurrencia del accidente.

Debido a limitaciones de cobertura de comunicaciones en la zona, el piloto no logró establecer contacto directo con la Torre de Control de Trinidad, utilizando otra aeronave como medio de retransmisión de la emergencia.

Ante la imposibilidad de mantener el vuelo, el piloto efectuó un aterrizaje de emergencia en una zona pantanosa denominada Monte San Pablo. La naturaleza blanda e inundada del terreno provocó que la aeronave capote durante la carrera de aterrizaje.

La supervivencia de todos los ocupantes evidencia que el piloto mantuvo control parcial de la aeronave durante la maniobra de emergencia, logrando reducir considerablemente la energía del impacto.

Durante la inspección técnica posterior al accidente se identificaron discrepancias relevantes en el sistema de encendido y alimentación de combustible del motor, incluyendo:

- Reparaciones no conformes en arneses de magneto.
- Instalación de componentes no aprobados.



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

ÁREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



- Ausencia de bomba mecánica de combustible.
- Daño severo en cilindros 1 y 3

Estas condiciones comprometían la aeronavegabilidad de la aeronave y constituyen factores técnicos compatibles con una posible pérdida de potencia del motor durante el vuelo.

Asimismo, la falta de activación efectiva del ELT contribuyó a retrasar las labores de localización y rescate de los ocupantes.

3. CONCLUSIONES.

- La aeronave sufrió una pérdida de potencia del motor durante la fase de crucero del vuelo Baures – Trinidad.
- Las condiciones meteorológicas no constituyeron factor contribuyente en la ocurrencia del accidente.
- La aeronave presentaba discrepancias técnicas relevantes en el sistema de encendido y alimentación de combustible que afectaban su condición de aeronavegabilidad.
- La ausencia de la bomba mecánica de combustible y la instalación de componentes no aprobados representan desviaciones respecto a la configuración certificada del motor Lycoming O-320-E2D.
- El piloto efectuó un aterrizaje de emergencia en una zona pantanosa, maniobra que permitió la supervivencia de todos los ocupantes.
- La falta de activación efectiva del ELT dificultó la localización oportuna de la aeronave y prolongó las labores de búsqueda y rescate.
- El accidente se clasifica como pérdida de potencia del motor con aterrizaje forzoso fuera de aeródromo.

SCF-PP → System/Component Failure or Malfunction – Powerplant (falla del grupo motopropulsor).

3.1 Causa probable

Pérdida de potencia del motor durante el vuelo, asociada a discrepancias técnicas y condiciones no conformes de aeronavegabilidad en el sistema de encendido y alimentación de combustible del motor.

3.2 Factores contribuyentes

- Deficiencias en los procesos de mantenimiento.
- Uso de componentes no aprobados.
- Ausencia de componentes obligatorios del sistema de combustible.
- Falta de activación efectiva del ELT.
- Limitaciones de cobertura de comunicaciones en la zona.



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

ÁREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



4. RECOMENDACIONES.

El Área AIG, establece que las recomendaciones que se realizan a continuación, no constituyen culpa o responsabilidad de las personas o instituciones a las que van dirigidas, son el resultado de la investigación realizada y buscan establecer medidas de seguridad para evitar la repetición de los factores contribuyentes en sucesos similares.

RSO-01

Dirigida a: Propietario / Operador de la aeronave.

Se recomienda asegurar que todas las tareas de mantenimiento sean realizadas exclusivamente por organizaciones y personal autorizado, evitando intervenciones no certificadas en sistemas críticos de la aeronave.

RSO-02

Dirigida a: Propietario / Operador de la aeronave.

Se recomienda garantizar el cumplimiento estricto del programa de mantenimiento aprobado, incluyendo la instalación de todos los componentes requeridos por diseño, como la bomba mecánica de combustible.

RSO-03

Dirigida a: Propietario / Operador de la aeronave.

Se recomienda verificar la trazabilidad y conformidad de los componentes instalados, especialmente en lo referente a bujías y elementos del sistema de encendido, conforme a las especificaciones del fabricante.

RSO-04

Dirigida a: Autoridad Aeronáutica (AAC).

Se recomienda incrementar la vigilancia y fiscalización sobre organizaciones de mantenimiento y aeronaves de operación privada, enfocándose en la detección de modificaciones no aprobadas, uso de repuestos no certificados y prácticas de mantenimiento inadecuadas.

RSO-05

Dirigida a: Autoridad Aeronáutica (AAC).

Se recomienda emitir directrices o circulares informativas orientadas a operadores y talleres, recordando la obligatoriedad de mantener la conformidad con el diseño tipo certificado y los riesgos asociados a desviaciones.

RSO-06

Dirigida a: Autoridad Aeronáutica (AAC) / Operadores

Se recomienda emitir una Circular instructiva a los operadores y pilotos de aeronaves de aviación general privados, para hacer hincapié en la prohibición del transporte de pasajeros con fines lucrativos.



INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

ÁREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



RSO-7

Dirigida a: Autoridad Aeronáutica (AAC)

Se recomienda fortalecer los programas de vigilancia continua sobre aeronaves de aviación general privada que operan en zonas remotas, priorizando inspecciones orientadas a verificar la conformidad de mantenimiento, trazabilidad de componentes y operatividad de equipos de emergencia.

JND/YUM/ESS
Cc.Arch. CP-1099