

INFORME FINAL

EXPEDIENTE 010/2012

ACCIDENTE AÉREO

AERONAVE MARCA:CESSNA, MODELO: 172N

MATRÍCULA: YV105E EXPLORADOR: CENTRO AERONAUTICO PAC

**HACIENDA EL OSO, MUNICIPIO ZAMORA, PARROQUIA BOLIVAR,
EDO. MIRANDA.**

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

03 DE MARZO DE 2012

ACLARATORIA

El presente informe es un documento técnico que refleja las conclusiones de la **DIRECCIÓN GENERAL PARA LA PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AÉREOS DEL MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE ACUÁTICO Y AÉREO**, con relación a las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la presente investigación, con sus causas y sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (Chicago/44), ratificado por la Ley Aprobatoria del Protocolo Relativo al Texto Auténtico Trilingüe del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, publicado en Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 1976 de fecha 22 de febrero de 1977, esta investigación técnica tiene un carácter estrictamente administrativo, sin que sus conclusiones generen presunción de culpas sobre los hechos investigados.

El capítulo 5 del mismo anexo, aparte 5.4.1, se establece lo siguiente: *Recomendación - Todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o responsabilidad debería ser independiente de toda investigación que se realice en virtud de las disposiciones del presente anexo.*

La conducción de la investigación ha sido efectuada únicamente con el objetivo fundamental de prevenir sucesos similares, de modo que no se ha recurrido necesariamente en todos los casos a procedimientos de prueba de tipo judicial.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra, de índole administrativa o judicial, que en relación con las consecuencias del suceso, pudiera ser incoada con arreglo al ordenamiento legal.

Este informe consta de cuatro partes:

1. **INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.**
2. **ANÁLISIS.**
3. **CONCLUSIONES.**
4. **RECOMENDACIONES.**

ÍNDICE

	Pág.
LISTA DE ABREVIATURAS	v
SINOPSIS	1
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	2
1.1 RESEÑA DEL VUELO.....	2
1.2 LESIONES A PERSONAS.....	3
1.3 DAÑOS A LA AERONAVE.....	3
1.4 OTROS DAÑOS.....	3
1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL.....	3
1.5.1 <i>Piloto alumno</i>	3
1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE.....	3
1.6.1 <i>Aeronave</i>	3
1.6.2 <i>Certificado de matrícula</i>	4
1.6.3 <i>Certificado de aeronavegabilidad</i>	4
1.6.4 <i>Registros de mantenimiento</i>	4
1.6.6 <i>Hélice</i>	5
1.6.7 <i>Tipo de combustible utilizado</i>	5
1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.....	5
1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.....	6
1.9 COMUNICACIONES.....	6
1.10. ÁREA GEOGRÁFICA.....	6
1.11 REGISTRADORES DE VUELO.....	7
1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.....	7
1.12.1 <i>El lugar</i>	7
1.12.2 <i>Restos de la aeronave</i>	8
1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA.....	9
1.14 INCENDIO.....	9
1.15 SUPERVIVENCIA.....	9
1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES.....	9
1.17 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN.....	10
1.17.1 <i>El centro de instrucción</i>	10
1.17.2 <i>Programa de instrucción para los pilotos</i>	10
1.17.3 <i>Progresivos de vuelo</i>	10

1.18	INFORMACIÓN ADICIONAL.....	11
1.18.1	<i>Vuelos anteriores con el instructor encargado.</i>	11
1.18.2	<i>Observaciones antes de la ejecución del vuelo.</i>	11
1.19	TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES.....	11
2.	ANÁLISIS.	11
2.1	ANÁLISIS DEL SUCESO.....	11
2.1.2	<i>Análisis de los registros de las horas voladas y de las hojas de evaluación de vuelo.</i>	13
3.	CONCLUSIONES.	14
3.1	HECHOS DEFINIDOS.....	14
3.2	CAUSAS.....	14
3.2.1.	<i>Factor causal.</i>	14
3.2.2.	<i>Factor contribuyente.</i>	14
4.	RECOMENDACIONES.	14

LISTA DE ABREVIATURAS

AV GAS	Combustible utilizado en motores de pistón
CIA	Centro de Instrucción Aeronáutica.
DGPIAAE	Dirección General de Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos
Ft	Pies.
Hrs.	Horas de vuelo.
INAC	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
JIAA	Junta Investigadora de Accidentes de Aviación.
Lbs.	Libras.
MHz	Megahercios.
MSL	Nivel medio del mar
NM	Millas náuticas (Medida de distancia)
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
SVCS	Designador OACI del Aeropuerto "Oscar Machado Zuloaga".
SVHG	Designador OACI del Aeródromo de Higuero.
TSO	Tiempo desde reacondicionamiento
UTC	Tiempo Universal Coordinado
VFR	Reglas de vuelo visual

SINOPSIS

La Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos del Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo, presenta el Informe Final correspondiente a la investigación realizada en ocasión del accidente ocurrido con la aeronave YV105E, en la Hacienda El Oso, Municipio Zamora, Edo. Miranda.

Nota: A los efectos del presente informe, se utilizará de preferencia la indicación horaria en tiempo universal coordinado UTC (Z), en formato de 24 horas, todas las alturas serán en referencia al nivel medio del mar (MSL) y todos los rumbos en referencia al norte magnético, a menos que expresamente se indique otra cosa.

El día 03 de Marzo del 2012, siendo las 12:38 UTC, el alumno piloto de la aeronave marca: Cessna, modelo: 172N, serial: 172-70918, matrícula: YV105E, perteneciente al Centro Aeronáutico PAC, despegó para realizar un vuelo de entrenamiento desde el aeropuerto "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS), ubicado en Charallave, con destino al aeropuerto de Higuero (SVHG); ambos ubicados en el estado Miranda.

Durante el vuelo, el piloto de la aeronave impactó sobre un área montañosa, ubicada en una zona adyacente a la Hacienda El Oso, Municipio Zamora, Edo. Miranda, resultando fallecido su piloto y quedando la aeronave totalmente destruida.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

1.1 RESEÑA DEL VUELO.

El día 03 de Marzo del 2012, siendo las 12:38 UTC, la aeronave marca: Cessna, modelo: 172N, serial: 172-70918, matrícula: YV105E, perteneciente al Centro Aeronáutico PAC, despegó con la intención de efectuar un plan de vuelo propuesto desde el Aeropuerto "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS) hasta el Aeropuerto de Higuerote (SVHG), ambos ubicados en el estado Miranda.

El día del accidente, el alumno piloto del YV105E llegó al aeropuerto SVCS justo cuando el instructor se encontraba dándole información a otro alumno con el que iba a realizar un vuelo de instrucción con la aeronave YV159E. Una vez que el alumno del YV159E se fue a realizar el plan de vuelo, el instructor le dio explicaciones al alumno que iba a volar la aeronave YV105E, sobre las actividades que tenía que ejecutar durante la sesión; posteriormente el alumno del YV105E fue a realizar su plan de vuelo y luego, junto con el instructor, la inspección del pre-vuelo. Consecutivamente una vez culminada la instrucción con el alumno del YV105E, el instructor se fue con el otro alumno para volar en la aeronave YV159E.

Una vez que el instructor se encontraba en vuelo con el alumno en la aeronave YV159E, escuchó que el alumno del YV105E, realizó un cambio de frecuencia con aproximación SVCS para subir a 5500 pies; luego el alumno y el instructor que estaban en la aeronave YV159E cambiaron de frecuencia con el Aeropuerto Metropolitano dejando de escuchar al YV105E, debido a que ellos iban a realizar toques y despegues en la pista de dicho aeropuerto.

Cuando el instructor aterrizó en el SVCS y culminó el entrenamiento dual con el alumno en la aeronave YV159E, le notificaron que a la aeronave YV105E se le había activado el ELT.

Posteriormente, cuando los organismos de rescate encontraron la aeronave, se determinó que el impacto ocurrió en una zona montañosa, adyacente a la Hacienda El Oso, ubicado en el Municipio Zamora, Parroquia Bolívar, estado Miranda; quedando ésta totalmente destruida y su único ocupante fallecido.

1.2 LESIONES A PERSONAS.

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	1	0	0
GRAVES	0	0	0
LEVES	0	0	n/a
NINGUNA	0	0	n/a

1.3 DAÑOS A LA AERONAVE.

La célula, el motor y la hélice quedaron totalmente destruidos.

1.4 OTROS DAÑOS.

No se registraron daños adicionales como consecuencia del accidente.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL.

1.5.1 Piloto alumno.

Sexo: Masculino
Nacionalidad: Venezolana
Fecha de Nacimiento: 02/01/87
Tipo de Licencia: Alumno Piloto
Fecha de Expedición: 21/09/11
Fecha de Vencimiento: 24/08/12
Restricciones Médicas: No poseía.
Horas Totales: 21,3 hrs.

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE.

1.6.1 Aeronave.

Marca: Cessna
Modelo: 172N
Serial: 172-70918
Matrícula: YV105E
Año de Fabricación: 1.978
Certificado Tipo: 3A12
Peso Máximo de Despegue: 2300 Lbs.
Asientos (capacidad): 04
Horas totales de la Aeronave: 7.242.29 hrs.
Última inspección de Mantenimiento: servicio de 100 hrs.



Fotografía 1 Aeronave Cessna 172N, Matricula YV105E

1.6.2 Certificado de matrícula.

Número: 3207.

Fecha de Expedición: 05/05/2009.

1.6.3 Certificado de aeronavegabilidad.

Número: 06070

Fecha de Expedición: 20/09/2010

Fecha de Vencimiento: 20/09/2012

Tipo: Estandar

1.6.4 Registros de mantenimiento.

Última Inspección de mantenimiento: servicio de 100 hrs. en fecha 29/02/2012.

Horas desde la última inspección de mantenimiento: 0,25 hrs.

1.6.5 Motor.

Marca: LYCOMYNG.

Modelo: O-320H2AD.

Número de Serial: L-3143-76.

Horas Totales: 1.070,60 hrs.

Última inspección de Mantenimiento: servicio de 100 hrs.

Horas desde la última inspección de Mantenimiento: 0,25 hrs.

1.6.6 Hélice.

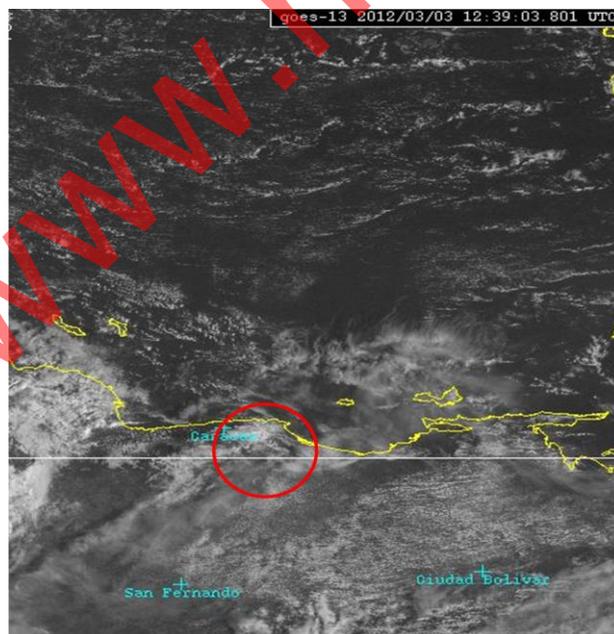
Marca: McCAULEY.
Modelo: 1C160/DTM7557MI.
Número de Serial: 730547.
Horas totales de la Hélice: 1.070,6 hrs.

1.6.7 Tipo de combustible utilizado.

AV-GAS 100/130.

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.

Para la información meteorológica del área del suceso, se cuenta con la foto satélite suministrada por el satélite GOES-13 perteneciente a la NOAA de las 12:39 UTC, en la que se puede observar que para la hora del accidente existía abundante nubosidad del tipo cumuliforme sobre el área de la cordillera donde ocurrió el suceso, cuya característica principal es reducir la visibilidad horizontal, hasta un punto, que volar dentro de este tipo de nube, pudiera cambiar las condiciones de VMC a IMC.



1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.

El piloto de la aeronave YV105E, realizó un vuelo VFR desde SVCS hacia SVHG, no hay evidencias que determinen fallas durante la utilización de las radio ayudas para el vuelo.

1.9 COMUNICACIONES.

El alumno piloto, mantuvo comunicación con la torre del aeropuerto "Oscar Machado Zuloaga" bajo la frecuencia 118.0 MHz y con aproximación del mismo aeropuerto para el ascenso a 5500 ft bajo la frecuencia 119.2 MHz.

Desde el último reporte con la torre del aeropuerto SVCS no hubo más comunicaciones con la aeronave.

1.10. ÁREA GEOGRÁFICA.

La aeronave impactó en las adyacencias de la Hacienda El Oso, Municipio Zamora, Parroquia Bolívar, estado Miranda, geográficamente se encuentra ubicado en la región centro-norte de Venezuela. (Véase imagen 1).



Imagen 1 Ubicación geografía donde impactó la aeronave YV105E.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO.

La aeronave no estaba equipada con un registrador de datos de vuelo o con un registrador de voz del puesto de pilotaje. La reglamentación pertinente no exigía transportar uno u otro de los registradores.

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

1.12.1 El lugar.

El YV105E impactó en una ladera, con una pendiente de 60 grados aproximadamente, ubicada en un valle formado entre dos montañas que se unen y forman una especie de pared (véase imagen 2).

La aeronave se encontró a una distancia de 25 MN lineales de SVCS y a unas 22 MN lineales de SVHG.

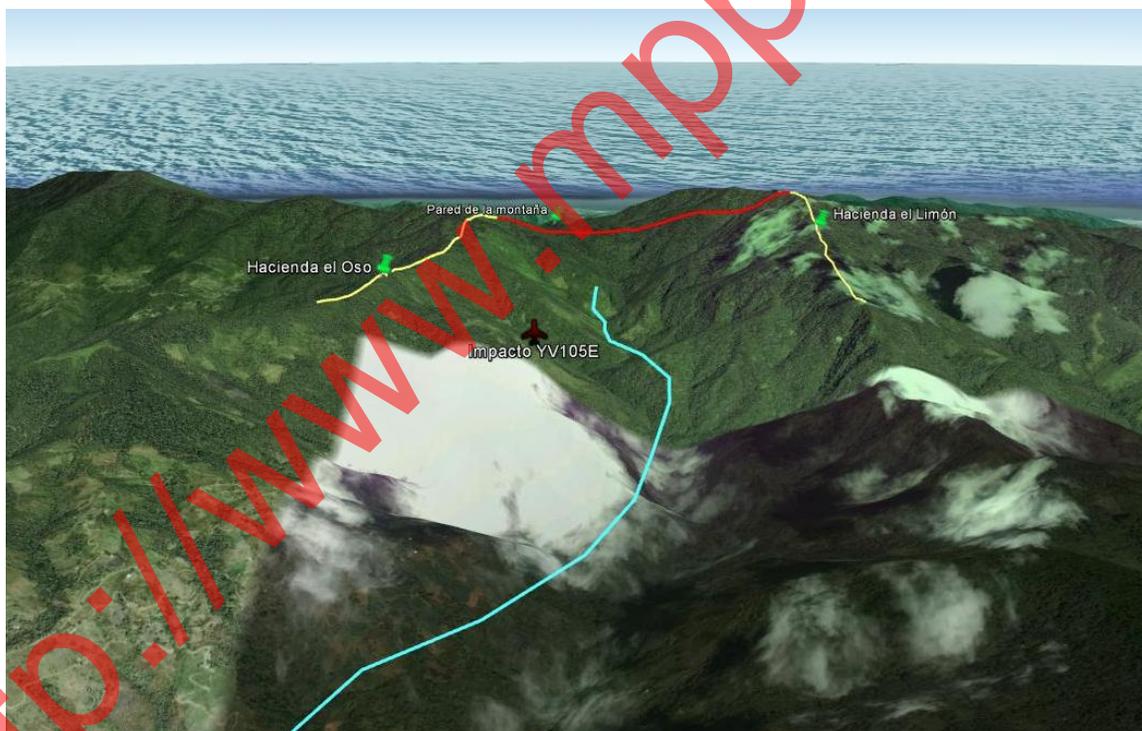


Imagen 2 En esta ilustración se puede observar la ubicación de la aeronave YV105E con respecto al valle (línea azul), las haciendas (líneas amarillas) y la pared de la montaña (línea roja).

1.12.2. Restos de la aeronave.

La aeronave quedó comprimida (véase fotografía 2), sin que ésta desprendiera partes o restos sobre la montaña, inclinada a una pendiente de 60 grados y a una altitud de 4000 ft aproximadamente. Esto da el indicio de que el impacto se produjo con poca velocidad y potencia.

Los bordes de ataque de ambos planos presentaron deformaciones por compresión sin que en éstas se apreciaran fracturas.



Fotografía 2 Restos de la aeronave YV105E.

No se encontraron evidencias de atascamiento en los alerones, elevadores, ni en sus mecanismos de control (guayas y poleas).

La cabina quedó con un volumen reducido y sus equipos de aviónica e instrumentos quedaron totalmente destruidos (véase fotografía 3).



Fotografía 3 Estado de la cabina del YV105E después del impacto.

1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA.

No se detectaron antecedentes médico/patológicas que pudieran haber influido en el suceso.

1.14 INCENDIO.

No se encontraron vestigios de incendio en el lugar del suceso.

1.15 SUPERVIVENCIA.

El piloto al mando falleció como consecuencia del impacto.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

No se efectuaron estudios adicionales para la investigación de este accidente.

1.17 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN.

1.17.1 El centro de instrucción.

La aeronave YV105E pertenecía al Centro Aeronáutico PAC, C.A, el cual posee un certificado número CIA-20 y aprobado por la autoridad aeronáutica para dictar cursos de piloto privado de avión, piloto comercial de avión, tripulantes de cabina, habilitación instrumental, instructor de vuelo, instructor de vuelo instrumental simulado, inducción docente, encargado de operaciones de vuelo y habilitación de equipos multimotores terrestres.

1.17.2. Programa de instrucción para los pilotos.

El Centro Aeronáutico PAC, cuenta con un programa de instrucción teórico y práctico acorde a lo que sugiere la OACI, la Ley de Aeronáutica Civil y las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas.

De acuerdo a lo que describe el manual de instrucción del CIA, en el área académica se especifican en cada materia los contenidos programáticos requeridos por la autoridad aeronáutica venezolana. En el área de vuelo simulado y vuelo real se desarrollan los sílabos de entrenamiento en los cuales se contemplan las diferentes fases y sesiones, especificando los objetivos de la instrucción, las maniobras que han de practicarse, y el nivel de precisión requerido; enmarcadas en diferentes niveles de aprendizaje y en el tiempo sugerido para su ejecución, así como también, sugiriendo el momento para las diferentes reuniones, la evaluación, la crítica y las tareas recomendadas.

1.17.3 Progresivos de vuelo.

Los progresivos de vuelo son documentos de evaluación donde se especifican los diferentes procedimientos y maniobras que deben realizar los alumnos pilotos durante las sesiones de entrenamiento, éstos son aplicables para vuelos duales (con instructor abordó) y para vuelos en solitario.

Estos procedimientos y maniobras son marcados en las hojas de evaluación por el instructor y debe ser consistente con lo que establece el silabo del CIA aprobado por la autoridad aeronáutica.

Adicionalmente en las mencionadas hojas de evaluación se especifican los datos del alumno, el instructor y el desempeño que lleva el piloto alumno durante las sesiones de instrucción que le corresponde.

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL.

1.18.1 Vuelos anteriores con el instructor encargado.

El 29 de Febrero de 2012, la aeronave YV159E tuvo un incidente en el Aeropuerto de Caracas "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS), donde eventualmente el evaluador fue el mismo instructor encargado del despacho del YV105E en fecha 03/03/2012.

No se encontraron observaciones en la hoja de evaluación donde se mencione la salida de pista de la aeronave YV159E, dando como satisfactorio un entrenamiento que culminó en un incidente.

1.18.2 Observaciones antes de la ejecución del vuelo.

El alumno piloto fue despachado bajo la supervisión del instructor para cumplir con el plan de vuelo propuesto desde SVCS hacia SVHG.

En el lugar del suceso se observó un documento elaborado a mano donde se especificaban los rumbos y las altitudes que iba a realizar el alumno piloto para efectuar el vuelo, indicando la ruta requerida para la ejecución del mismo.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES.

Se implementaron técnicas de investigación visual y documental.

2. ANÁLISIS.

2.1 ANÁLISIS DEL SUCESO.

Con base en las evidencias y testimonios recabados, en las pruebas y verificaciones efectuadas y en las determinaciones llevadas a cabo, es posible establecer lo siguiente:

2.1.1 Análisis de la trayectoria de la aeronave antes del impacto.

En función a la ubicación, a las características del impacto y a la zona donde se generó el accidente, se desarrolló el siguiente análisis de la trayectoria que ejecutó el piloto alumno de la aeronave segundos antes del suceso.

Durante los últimos minutos de vuelo que realizó la aeronave desde SVCS hacia SVHG, el alumno piloto sobrevoló dentro de un valle cuyas montañas se unen y

forman una especie de pared (véase imagen 3 y 4); y que por sus características geográficas, se encontraba nublado de estratos; esto conllevó a que el piloto, durante el vuelo por el callejón, interrumpiera su trayectoria obligándolo a devolverse para tratar de buscar una salida que le permitiera llegar al destino para el cual se había propuesto en el plan de vuelo.

Probablemente cuando el piloto realizó el viraje hacia la izquierda, se percató que estaba cerca de la ladera adyacente a la hacienda El Oso, obligando a que redujera el radio del viraje incrementando el ángulo de banqueo y forzando el pedal izquierdo para evitar el choque contra la montaña. Tal situación conllevó a un cambio de actitud nariz abajo que provocó el impacto contra la pendiente adyacente de la mencionada hacienda.



Imagen 3 Última trayectoria realizada por la aeronave YV105E (línea azul)



Imagen 4 Condiciones meteorológicas características de la zona en donde ocurrió el accidente y la trayectoria que realizó la aeronave YV105E (flecha amarilla).

2.1.2 Análisis de los registros de las horas voladas y de las hojas de evaluación de vuelo.

Para la fecha del accidente el alumno piloto se encontraba realizando la sesión 14 de entrenamiento; cuyo contenido que se especifica en el Manual de Instrucción en el punto 1.21.20.2, fase de maniobras, refiere a la ejecución de un pre vuelo, una navegación en el área de práctica, tipos de perdidas, S's sobre carreteras, Ocho a través y a lo largo de carreteras, virajes sobre un punto, patrones rectangulares, situaciones y aterrizajes de emergencias, repaso de instrumentos básicos (mínimo quince minutos), regreso al aeropuerto, entrada al tráfico y el mantenimiento de radiales hacia la estación.

Acorde a lo que establece el Manual de Instrucción del CIA en el punto 1.21.20.3 relativo a Navegación, el objetivo general es alcanzar las habilidades y destrezas básicas necesarias en el alumno para la ejecución segura de vuelos de travesía de acuerdo a los requisitos para la obtención de la licencia de Piloto Privado de aviones, y en su sesión número 16 es donde se especificaban las actividades relativas para ejecutar una navegación entre al menos dos aeródromos diferentes al de partida bajo la supervisión del instructor.

Por lo antes mencionado se constató que hubo un incumplimiento en lo establecido en el Manual de Instrucción por haber realizado un plan de vuelo para efectuar una navegación VFR sin la presencia de un instructor que lo supervisara y sin culminar las sesiones correspondientes para realizar el adiestramiento de navegación la cual era la indicada para cumplir con el mencionado plan de vuelo que se llevó a cabo para el momento del accidente.

3. CONCLUSIONES.

3.1 HECHOS DEFINIDOS.

La aeronave se encontraba aeronavegable y tenía su certificado vigente.

El piloto alumno contaba con la licencia correspondiente y el certificado de aptitud psicofísica vigente para el momento del accidente.

La ubicación de la aeronave con respecto a la trayectoria que debió realizar el alumno piloto para cumplir con el plan de vuelo, dio evidencia de una posible desorientación espacial que conllevó al impacto contra la montaña.

Hubo un incumplimiento en las fases de entrenamiento que especifica el Manual de Instrucción del CIA, por permitir la realización de una navegación VFR en una sesión que no correspondía realizarla, constatándose que el alumno piloto no se encontraba apto para cumplir con el plan de vuelo desde SVCS-SVHG.

3.2 CAUSAS.

3.2.1. Factor causal.

La DGPIAAE considera el **Factor Humano** como **causal** de este accidente debido a una desorientación espacial durante la ejecución de un vuelo de entrenamiento desde SVCS hacia SVHG lo que generó una desviación de la ruta propuesta.

3.2.2. Factor contribuyente.

La DGPIAAE determina el **factor humano y factor físico** como **contribuyente** de este accidente; debido a la falta de demostración de la ruta durante los procesos de instrucción, provocando un posible desconocimiento de la trayectoria que debió seguir el alumno durante el vuelo; esto aunado a las condiciones meteorológicas característicos de la zona que coadyuvaron a la desorientación del alumno piloto y al posterior accidente.

4. RECOMENDACIONES.

La Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidente Aéreos hace del conocimiento del lector que las recomendaciones que se ofrecen a continuación, revisten un carácter estrictamente técnico y administrativo.

Al Centro de Instrucción Aeronáutico PAC, C.A.

010/2012CIA1 Tomar las medidas que sean necesarias para garantizar la preparación adecuada de los alumnos pilotos antes de comenzar a volar solos, especialmente aquellas que aseguren la correcta aplicación de procedimientos por parte de instructores de vuelo, así como el adoctrinamiento básico de éstos en atención a las disposiciones del Centro de Instrucción **PAC**, de tal manera de contribuir con una evaluación más precisa de los alumnos pilotos.

010/2012CIA2 Analizar y mejorar en los casos que sean aplicables, las políticas y procedimientos del referido Centro de Instrucción, con la finalidad de estandarizar los procesos, criterios y otros elementos que emplean los instructores de vuelo para llevar a cabo la capacitación de los alumnos pilotos antes de volar solos.

Al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

010/2012AA1 Realizar una evaluación más detallada sobre los procedimientos que emplean los CIA en la formación de los alumnos pilotos, específicamente en aquellos que garanticen la correcta preparación de dichos alumnos antes de su primer vuelo solo.

010/2012AA2 Hacer especial énfasis en las mejoras relativas a los criterios empleados por los instructores a la hora del chequeo de los alumnos pilotos, considerando los resultados de las evaluaciones previas efectuadas a los mismos.

Para lograr el objetivo final de la investigación de accidentes, haciendo una efectiva labor de prevención, se requiere el compromiso del destinatario de las recomendaciones de seguridad, a los fines de suministrar a esta Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes de Aéreos, la información relativa a las medidas correctivas que fueron adoptadas para solventar las deficiencias detectadas.

