

# INFORME FINAL

*EXPEDIENTE 063/2008*

## **ACCIDENTE AÉREO**

**AERONAVE MARCA CESSNA, MODELO C206G**

**MATRÍCULA YV1384,**

**EXPLOTADOR OSCAR QUINTERO MANCERA**

**ISLA LA TORTUGA, PISTA PUNTA DELGADA**

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

**08 DE OCTUBRE DE 2008**

**HORA 18:40**

## ACLARATORIA

El presente informe es un documento técnico que refleja las conclusiones de la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL DEL MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y COMUNICACIONES**, con relación a las circunstancias en que se produjo el suceso, objeto de la presente investigación, con sus causas y sus consecuencias.

El Anexo 13, derivado del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago/44), ratificado por la Ley aprobatoria del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, publicado en Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 1976 de fecha 22 de febrero de 1977, indica en el Capítulo 3, Generalidades, 3.1 Objetivo de la Investigación, “El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.”

De acuerdo con lo establecido en el art. 97 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial N° 39.140 de fecha 17 de marzo de 2009, el objeto de la investigación de los accidentes e incidentes de aviación es determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso, para implementar las acciones correctivas que impidan su repetición; sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar, establecidas de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Este informe consta de cuatro partes:

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

## ÍNDICE

	Página
<b>ABREVIATURAS</b>	iii
<b>SINOPSIS</b>	1
<b>1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS</b>	2
1.1 RESEÑA DEL VUELO	2
1.1.1 Antecedentes del vuelo	2
1.2 LESIONES A PERSONAS	2
1.3 DAÑOS A LA AERONAVE	3
1.4 OTROS DAÑOS	8
1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL	9
1.5.1 Piloto al mando	9
1.5.2 Copiloto	9
1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE	9
1.6.1 Aeronave	9
1.6.2 Certificado de matrícula	9
1.6.3 Certificado de aeronavegabilidad	10
1.6.4 Registros de mantenimiento	10
1.6.5 Motor(es)	10
1.6.6 Hélice(s)	10
1.6.7 Peso y balance	10
1.6.8 Tipo de combustible utilizado	10
1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA	11
1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN	11
1.9 COMUNICACIONES	11
1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO	11
1.11 REGISTRADORES DE VUELO	11
1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO	11
1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA	13
1.14 INCENDIO	13
1.15 SUPERVIVENCIA	13
1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES	13
1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN	13
1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL	13
1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES Y EFICACES	14
<b>2. ANÁLISIS</b>	15
<b>3. CONCLUSIONES</b>	15
3.1 Hechos definidos	15
3.2 Causas	16
<b>4. RECOMENDACIONES</b>	16

## LISTA DE ABREVIATURAS:

AIS	Servicio de Información Aeronáutica
ARO	Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo
ATC	Control de Tránsito Aéreo
ATS	Servicios de Tránsito Aéreo
CCW	Giro contrario a las agujas del reloj
CG	Centro de Gravedad
°C,F,M,T	Grados Centígrados, Fahrenheit, Magnético y Verdadero
FL	Nivel de vuelo
Ft	Pies (medida de altitud)
Gls	Galones (medida de capacidad)
HLV	Hora Legal de Venezuela
Hp	Caballos de Fuerza (medida de potencia)
Hrs	Horas, tiempo de vuelo de piloto o producto aeronáutico
In	Pulgadas (medida)
INAC	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
JIAA	Junta Investigadora de Accidentes de Aviación (Venezuela)
JP1	Combustible utilizado en motores a turbina
kg	Kilogramo (medida de peso)
Kts	Nudos (medida de velocidad)
Lbs	Libras (medida de peso)
lts	Litros (medida de capacidad)
m	Metros (medida de distancia)
min	Minutos (medida de tiempo)
NM	Millas náuticas (Medida de distancia)
OMAC	Organización de Mantenimiento Aeronáutico Certificada
QNH	Indicación de medida de presión - sobre el nivel medio del mar
QRH	Libreta de Referencia Rápida
Qts	Cuartos de galón (medida de capacidad)
Rpm	Revoluciones por minuto
TMA	Control de Área Terminal
TSN	Tiempo desde nuevo
TSO	Tiempo desde reacondicionamiento
TT	Tiempo Total
UTC	Tiempo Universal Coordinado
VMC	Condiciones meteorológicas visuales
VFR	Reglas de vuelo visual

## SINOPSIS

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación del Ministerio del Poder Popular para la Infraestructura, presenta el Proyecto de Informe Final correspondiente a la investigación realizada en ocasión del accidente de la aeronave YV1384, ocurrido en la pista "Punta Delgada", isla La Tortuga, en la región centro-norte-costera del país, el día 08/10/2008.

Una vez conocido el accidente por la la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, organismo encargado de la investigación, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 99 de la Ley de Aeronáutica Civil vigente de la República Bolivariana de Venezuela, produjo la notificación del mismo a través del formulario JIAA/NAI N° 063/2008.

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 08 de octubre de 2008, la aeronave antes identificada realizaba un vuelo privado, con dos pasajeros a bordo, desde el aeropuerto "Oscar Machado Zuloaga" (SVCS) de Charallave, estado Miranda, con destino a la pista Punta Delgada (SVDA) de la isla La Tortuga, aterrizando con dificultades a las 18:40, derrapando sobre el lado derecho hasta detenerse a ciento ochenta (180) m de la cabecera de la pista 04.

Al aterrizar, luego del contacto de las ruedas con el terreno e iniciando el frenado, se completa el accidentado aterrizaje. Luego que la aeronave se detiene por efectos de los golpes y rozamiento de diversas partes con el terreno, proceden sus ocupantes a abandonarla y posteriormente a retirarla de la pista hacia el lado derecho, a una distancia aproximada de 8 m del borde de la misma.

El piloto al mando y sus dos acompañantes resultaron ilesos y como consecuencia de todo lo anterior, la aeronave resultó con daños en la hélice, en la superficie de ambos planos, en los flaps, en el encastre del plano izquierdo, elevador derecho, tren principal derecho y tren de nariz, parte superior de la estructura y la zona del empenaje de cola.

## 1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 RESEÑA DEL VUELO

Con una hora estimada para las 18:00 del día 08 de octubre de 2008, despegó la aeronave YV1384 del aeropuerto de Charallave (SVCS), con plan de vuelo VFR propuesto para la pista Punta Delgada de la isla de La Tortuga (SVDA), separados 95 NM, estimando una (1) hora en la ruta, a una altitud de 7.500' (FL 075), con una autonomía para cuatro (4) horas de vuelo.

En la fase final del vuelo, durante el aterrizaje con cierto nivel de humedad sobre la pista, luego de hacer contacto con el terreno y efectuar el frenado inicial, se llevaron a cabo movimientos de inclinación y deslizamientos no controlados, colapsó el tren de aterrizaje principal derecho, provocando un viraje brusco en el sentido contra-horario, lo que produjo el desprendimiento por torsión y arrastre del tren principal derecho y el impacto de la hélice contra el terreno. Con la falta de apoyo del lado derecho, el plano y el elevador del mismo lado golpearon el terreno, deteniéndose luego de recorrer unos 180 m desde el punto de contacto inicial, con los consecuentes daños ocurridos a la aeronave por efecto del impacto del plano del mismo lado, de la parte posterior del fuselaje y de las palas de la hélice con la superficie de la pista, terminando en un ángulo de noventa (90) grados con respecto al eje de la pista.

#### 1.1.1 Antecedentes del vuelo

La aeronave accidentada, se reportó a las 18:00 hrs a la Torre de Control de Higuero, indicando encontrarse al norte de la población de Caucagua y posteriormente vertical sobre el VOR de Cabo Codera, a las 18:10. Al momento de cambiar a frecuencia local en la zona de La Tortuga, a las 18:17, informó que se encontraba a 18 NM de su lugar de arribo.

El piloto al mando informó haber apreciado que la pista se encontraba aparentemente libre de acumulaciones de agua (charcos), frecuentes por efecto de las lluvias, y que las condiciones de visibilidad eran buenas.

### 1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
<b>MORTALES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>GRAVES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>LEVES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>n/a</b>
<b>NINGUNA</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>n/a</b>

### 1.3 DAÑOS A LA AERONAVE

El accidente se produce durante el inicio de la fase de frenado, posterior al contacto del conjunto del tren de aterrizaje con la superficie de la pista de arena compactada (con cierto grado de humedad por efecto del nivel freático), en razón del deslizamiento y posterior derrape sobre el lado derecho de la aeronave.



**Hélice:** Las palas presentaron dobleces en forma de rizo hacia la parte interior, como consecuencia del roce continuado contra el pavimento, indicando una velocidad relativa de la aeronave, mayor que la de la hélice para el momento del contacto con el terreno. (Daños mayores)

**Motor:** Posibles daños ocultos (Inspección por parada brusca)



**Planos:** Como consecuencia del apoyo de manera brusca de diversas partes de la estructura contra el terreno irregular, se produjeron arrugas y dobleces en la parte media y central, adicional a la separación del encastre del plano izquierdo. La zona de los flaps también se vio afectada por la fuerza de los golpes y posterior rozamiento contra el terreno. (Daños mayores)



**Flaps:** Como consecuencia de encontrarse configurada para efectuar el aterrizaje, para el momento del accidente la aeronave presentaba los flaps desplegados, produciéndose arrugas y dobleces en las partes interna y externa. (Daños mayores)



**Estructura:** La parte posterior, cercana al empenaje de cola, resultó con daños de consideración como efecto del impacto contra el terreno y de la torsión sufrida como consecuencia del apoyo del extremo de los planos y del elevador derecho. (Daños mayores)



#### 1.4 OTROS DAÑOS

Se produjeron daños adicionales a la estructura del compensador del elevador derecho y del flap del mismo lado, como consecuencia del arrastre posterior para retirarla de la pista.



## 1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

### 1.5.1 Piloto al mando

Sexo: masculino

Nacionalidad: venezolana

Edad: 50 años

Tipo de Licencia: Piloto Comercial - Avión

Fecha de Expedición: 18/08/05

Fecha de Vencimiento: 14/10/09

Antecedentes Médicos: Uso de lentes correctivos

Habilitaciones: Vuelo instrumental, Monomotores Terrestres, AC-90 Capitán

Horas Totales de Vuelo: 1.500

Horas en el Modelo: 500

Horas en los últimos 3 meses: 10

### 1.5.2 Copiloto

Esta aeronave está certificada para un solo piloto.

## 1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

### 1.6.1 Aeronave

Marca: CESSNA

Modelo: U206G

Serial: U206-04871

Matrícula: YV1384

Año de Fabricación: 1979

Certificado Tipo: 3A16

Peso Máximo de Despegue: 2.950 Lbs

Tripulación: Un solo piloto

Pasajeros (capacidad): 3

Propietario u Operador: Oscar Quintero Mancera

Horas totales de la Aeronave:

Ultima inspección de Mantenimiento:

NOTA: Esta aeronave se emplea en operaciones de uso privado.

### 1.6.2 Certificado de Matrícula

Número: 0244

Fecha de Expedición: 27/09/2005

### 1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad

Número: 4100  
Fecha de Expedición: 20/12/2007  
Fecha de Vencimiento: 20/12/2009  
Tipo: Especial / **Normal** / Restringido  
Empleo: Uso privado.

### 1.6.4 Registros de mantenimiento

Horas totales de la aeronave (casco) (TSO):  
Ultima Inspección de mantenimiento: 100Hrs. OT 090-7 OMAC 113, TT 2.396 Hrs.

### 1.6.5 Motores

Marca: Teledyne Continental  
Modelo: IO-520-F  
Número de Serial: 279854-R  
Potencia: 285HP  
Horas Totales (**TSN/TSO**): 2.396  
Última inspección de Mantenimiento: 100Hrs. OT 090-7 OMAC 113

### 1.6.6 Hélices

Marca: Mc Cauley  
Modelo: D3A34C404  
Número de Serial: 820613  
Horas totales (**TSN/TSO**): 2.396  
Última inspección de Mantenimiento: 100Hrs. OT 090-7 OMAC 113

### 1.6.7 Peso y balance

Peso vacío: 2.548 Lbs.  
Peso máximo de despegue: 2.950 Lbs.  
Capacidad de combustible: 56 Gls.

### 1.6.8 Tipo de combustible utilizado

AVGAS 100/130

## 1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA:

Se pudo conocer que se presentó lluvia abundante en esa zona, previo al momento del accidente, adicionalmente a una abundante nubosidad.

## 1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN:

No son relevantes para la investigación realizada. El aeródromo no cuenta con ayudas de ningún tipo.

## 1.9 COMUNICACIONES

No se trata de un aeródromo controlado, por lo que no cuenta con estos servicios.

## 1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO

### 1.10.1. Información General

Nombre: Punta Delgada.  
Coordenadas: 10° 56' 3" N / 65° 13' 8" W  
Orientación de la Pista: 04 / 22  
Superficie de la Pista: Arena Compactada  
Dimensiones: 450m X 8m  
Elevación: nivel del mar  
Temperatura Promedio: 32°C  
Horario de Servicio: Salida a puesta de sol.

### 1.10.2 Área Geográfica

Región norte-costera de Venezuela..

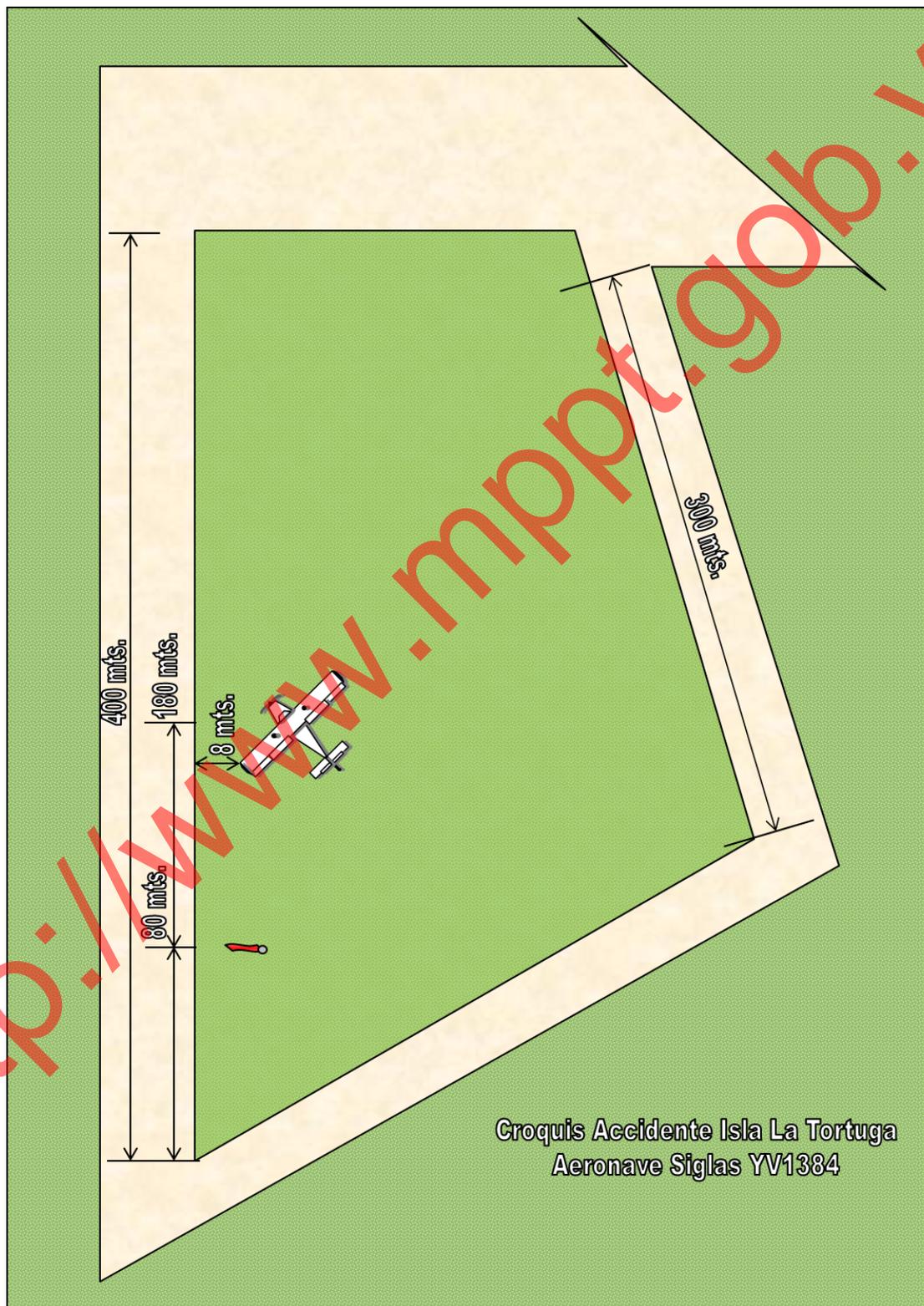
## 1.11 REGISTRADORES DE VUELO

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

Luego del contacto inicial, deslizamiento, impacto de los planos y superficie de control y desprendimiento del tren principal del lado derecho, quedó ubicada perpendicular al eje de la pista, y el daño sustantivo ocurrió por acción de los golpes contra el terreno irregular y la torsión sufrida por efecto del movimiento brusco y

alternado de los planos. La aeronave quedó sobre la pista, orientada 90° CCW en relación al eje de la pista, aproximadamente a 180m del umbral 04.



Las partes más dañadas resultaron ser los planos, el elevador derecho y la parte posterior del fuselaje, la sección cercana al empenaje de cola, además de los daños sufridos por la hélice de la aeronave.

Para el momento de la inspección del área del accidente, se verificó una condición de humedad en la pista (inclusive con áreas anegadas).

### **1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA**

No requerida.

### **1.14 INCENDIO**

Debido a la naturaleza del accidente, no se presentó esta situación.

### **1.15 SUPERVIVENCIA**

Tanto el piloto al mando como sus acompañantes, resultaron ilesos del accidente.

### **1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES**

Debido a la naturaleza del accidente, no fue necesario recurrir a ensayos o investigaciones especiales.

### **1.17 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN**

A pesar que existe una dependencia de la Armada Venezolana, así como la presencia de efectivos de la Guardia Nacional, para el resguardo de las operaciones en la isla, este accidente no fue notificado oportunamente a la JIAAC.

Adicionalmente, aun cuando la OMA que representa el soporte de mantenimiento de esta aeronave obtuvo de manos del propietario de la aeronave un informe preliminar del accidente, no realizó la notificación requerida a esta Junta.

A la fecha de elaboración del presente informe, no se ha recibido notificación oficial de este accidente por parte de la Autoridad Aeronáutica.

### **1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL**

Previo a la llegada de la representación de la JIAAC, los ocupantes de la aeronave y lugareños que se hicieron presente, habían retirado la aeronave de la pista.

### 1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

En la inspección visual practicada a la aeronave, luego de su desensamblado parcial y traslado a un galpón en el Aeropuerto Caracas, "Oscar Machado Zuloaga", se pudo verificar que fue necesario reemplazar dos (2) pernos de sujeción del conjunto de soporte de la ballesta del tren principal izquierdo; el primero que representa el soporte propiamente dicho a la estructura de la aeronave, y el segundo, correspondiente a la abrazadera que sujeta e impide el movimiento de pivote del primero. Adicionalmente, se pudo verificar el doblado de la parte móvil de la abrazadera, producto de la presión ejercida durante el desplazamiento del tren, en sentido del frente hacia la parte trasera de la aeronave.



## 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:

La condición de relativa humedad que pudo estar presente en la superficie de la pista y el nivel freático del terreno de la isla, provocó que se conformara un medio parcialmente resbaloso, situación que pudo ser constatada durante la inspección realizada posteriormente.

El piloto al mando manifestó que después del aterrizaje y frenado inicial, se produjo un deslizamiento sobre el lado derecho que no pudo ser controlado o contrarrestado por acciones en los comandos de la aeronave, debido al colapso del tren principal derecho.

Los daños evidenciados en la hélice, indican que para el momento de producirse el accidente, su velocidad de giro era relativamente baja, por lo que los daños se producen principalmente por efectos del deslizamiento, arrastre e impacto de los diferentes elementos de la aeronave contra el terreno.

La torsión sufrida por la parte posterior del fuselaje, indica que se produjo movimientos laterales de la estructura principal del fuselaje, por la acción de los golpes sobre la superficie del terreno, adicional al daño causado por el apoyo del elevador del lado derecho.

## 3. CONCLUSIONES

### 3.1 Hechos definidos

El piloto contaba con la licencia y sus habilitaciones correspondientes, así como el certificado de aptitud psico-física vigentes para el momento del accidente, por lo que se considera que estaba calificado para el vuelo, en acuerdo a las regulaciones vigentes.

No hubo evidencias de falla de la estructura o mal funcionamiento de algún sistema de la aeronave, durante el vuelo y previo al accidente.

La masa y centrado de la aeronave se encontraban dentro de los límites establecidos en el Manual de Vuelo.

Los registros de mantenimiento indicaron que la aeronave estaba mantenida en acuerdo al programa prescrito por el fabricante.

Para el momento del accidente, la superficie de la pista de aterrizaje se encontraba con cierto grado de humedad, por efecto del nivel freático del terreno y la lluvia frecuente.

### 3.2 Causas

Durante el desarrollo del recorrido de aterrizaje, las condiciones de humedad y superficie resbalosa presentes en la pista de arena compactada, conformaron una situación que no favorecía el aterrizaje y el frenado adecuado de la aeronave, por lo que es posible indicar el **Factor Físico** como el causal del accidente.

El accidente se produjo luego del deslizamiento y derrape sobre la superficie de la pista, después del contacto y frenado inicial. Mientras se llevaba a cabo el apoyo del conjunto del tren de aterrizaje y por efecto del deslizamiento e inclinación no controlada, debida al colapso del tren de aterrizaje principal derecho, la punta del plano derecho roza la superficie de la pista, provocando un viraje brusco en el sentido horario, el desprendimiento por torsión y arrastre del tren principal derecho y el impacto de la hélice contra el terreno. Con la falta de apoyo del lado derecho, el plano y el elevador del mismo lado golpeaban el terreno, antes de detenerse por completo, después de recorrer aproximadamente 180 m, por lo que puede establecerse el **Factor Material** como contribuyente a la ocurrencia del accidente.

## 4. RECOMENDACIONES

Esta Junta Investigadora hace del conocimiento del lector que las recomendaciones que se ofrecen a continuación, persiguen un carácter estrictamente administrativo, sin que las conclusiones generen presunción de culpas, reflejado a través de las medidas de prevención recomendadas la finalidad de prevenir la recurrencia de las causas que produjeron el accidente, con base en:

El capítulo 3, del Anexo 13 de la OACI, que indica textualmente: “El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes, el propósito de esta actividad no es determinar la culpa o responsabilidad”

El capítulo 5 del mismo anexo, aparte 5.4.1, que 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.*

El artículo 97 de la Ley de Aeronáutica Civil que indica: El objeto de la investigación de los accidentes e incidentes de aviación es determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso, para implementar las acciones correctivas que impidan su repetición; sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar, establecidas de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Por todo lo anterior, esta Junta Investigadora de Accidentes de Aviación, presenta las siguientes recomendaciones:

#### **Al piloto de la aeronave:**

**063/2008PIL1** - En futuras oportunidades en las que deba realizar maniobras de aproximación y aterrizaje en pistas que presenten posibles condiciones de humedad que no puedan ser suficientemente evaluadas previo al aterrizaje, deberá extremar las medidas operacionales preventivas, a los fines de minimizar el riesgo de deslizamientos y derrape sobre la pista por efectos de hidroplaneo. En todo caso, proceder de la forma más segura, es decir, no aterrizar bajo condiciones inseguras de la pista, sean confirmadas o en casos de duda.

#### **A la gerencia de la OMAC 113 TALLER TECNATONI, C.A.**

**063/2008OMA1** - En acuerdo a lo estipulado en la Ley de Aeronáutica Civil, específicamente en el artículo 99, "Obligación de informar", toda persona que tenga conocimiento de cualquier accidente o incidente tiene la obligación de comunicarlo. En futuras oportunidades será necesario que tome las acciones pertinentes para realizar la notificación respectiva, como sea aplicable, a los fines de que no resulte extemporánea la atención de estos eventos.

#### **A la Autoridad Aeronáutica**

**063/2008AA1** - Tanto en ésta como en otras ocasiones, no ha sido posible obtener de manera eficaz y oportuna, la información que por disposición normativa debería facilitar para la atención adecuada de la ocurrencia de eventos que así lo ameriten, por lo que se requiere agilizar la ejecución apropiada de los procedimientos que garanticen la efectiva remisión de la información que en cada caso se requiera, en cumplimiento de lo estipulado en la Ley de Aeronáutica Civil.

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 Junta Investigadora de Accidentes de Aviación, la información relativa a las medidas correctivas que fueron adoptadas para solventar las deficiencias detectadas.

**ESTE INFORME FUE RE-EDITADO PARA SU PUBLICACIÓN, EN FECHA 18/04/2011,  
POR LA JIAAC.**