



JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

INFORME FINAL

EXPEDIENTE 027/2021

ACCIDENTE AVIACIÓN

AERONAVE MARCA **FAIRCHILD INDUSTRIES AIRCRAFT
DIVISION**

MODELO: **PC-6/C-H2**

MATRÍCULA **YV1912**

EXPLOTADOR: **CORPORACIÓN ZANTE, C.A.**

LUGAR: **SECTOR LOS ALMENDRONES, PARROQUIA LAS
COCUIZAS, MATURIN , EDO. MONAGAS.**

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

21 DE AGOSTO DE 2021

HORA 21:38 UTC.

ACLARATORIA

El presente informe es un documento técnico que refleja las conclusiones de la **JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN DEL MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE**, 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.

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.

Este informe consta de cuatro partes:

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

ÍNDICE

ABREVIATURAS.....	1
INTRODUCCIÓN.....	2
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....	3
1.1 RESEÑA DEL VUELO.....	3
1.2 LESIONES A PERSONAS.....	4
1.3 DAÑOS A LA AERONAVE.....	4
1.4 OTROS DAÑOS.....	4
1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL.....	5
1.5.1 Piloto al mando.....	5
1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE.....	6
1.6.1 Aeronave.....	6
1.6.2 Certificado de Matrícula.....	6
1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad.....	6
1.6.4 Masa y centrado.....	6
1.6.5 Tipo de combustible utilizado.....	6
1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.....	7
1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.....	7
1.9 COMUNICACIONES.....	7
1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO.....	7
1.10.1. Información General.....	7
1.10.2 Área Geográfica.....	7
1.11 REGISTRADORES DE VUELO.....	8
1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.....	8
1.14 INCENDIO.....	9
1.15 SUPERVIVENCIA.....	9
1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES.....	9
1.17 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN.....	10
1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL.....	11
1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES.....	11
2. ANÁLISIS.....	11
2.1 ANÁLISIS DEL SUCESO.....	11
3. CONCLUSIONES.....	12
3.1 HECHOS DEFINIDOS.....	12
3.2 CAUSAS.....	13
4. RECOMENDACIONES.....	13



ABREVIATURAS

ACC	Centro de control de área
AIS	Servicio de Información Aeronáutica
AMM	Manual de mantenimiento de la aeronave
ARO	Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo
ATC	Control de Tránsito Aéreo
ATCO	Controlador de Tránsito Aéreo
ATS	Servicios de Tránsito Aéreo
CG	Centro de Gravedad
CICPC	Cuerpo de Investigaciones Científicas, Penales y Criminalísticas.
°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)
kg	Kilogramo (medida de peso)
kts	Nudos (medida de velocidad)
lb	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
Rpm	Revoluciones por minuto
TMA	Control de Área Terminal
TSN	Tiempo desde nuevo
TSO	Tiempo desde reacondicionamiento
TT	Tiempo Total
UTC	Tiempo Universal Coordinado
VFR	Reglas de vuelo visual
VMC	Condiciones meteorológicas visuales



INTRODUCCIÓN

La **Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil del Ministerio del Poder Popular para el Transporte**, presenta el Informe Final correspondiente a la investigación realizada con motivo del accidente de la aeronave marca Fairchild Industries Aircraft Division, modelo PC-6/C-H2, matrícula YV1912, de aviación general-corporativa, ocurrido en el Sector Los Almendrones, Parroquia Las Cocuizas, calle 2, casa S/N, Maturín, Edo. Monagas.

El 21 de agosto de 2021 a las 20:23 UTC, la aeronave matrícula YV1912, inició un vuelo de traslado con el piloto como único ocupante, desde la pista del Aeropuerto Internacional General José Tadeo Monagas (SVMT) ubicado en Maturín Estado Monagas, con destino al Aeródromo de Higuero Estado Miranda. En fase de despegue durante el ascenso inicial el motor presentó pérdida de potencia, aterrizando de emergencia en el patio trasero de una vivienda, sufriendo el piloto lesiones leves quedando la aeronave destruida.

La JIAAC determinó que la causa probable del accidente fue reducción de potencia del motor ocasionada por flujo de combustible combinado con agua abundante. Como factor contribuyente, probable falla de los accesorios que regulan la potencia del motor.

El accidente fue notificado por el Centro de Control de Rescate (RCC) del Servicio de Navegación Aérea, a la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, como organismo encargado de la investigación, de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 96 y 99 de la Ley de Aeronáutica Civil, de la República Bolivariana de Venezuela, y la JIAAC a su vez produjo la notificación del mismo a través del Registro JIAAC/NAI N° 027/2021.



1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El 21 de agosto de 2021 a las 20:23 UTC, la aeronave matrícula YV1912, inició un vuelo de traslado con el piloto como único ocupante, desde la pista del Aeropuerto Internacional General José Tadeo Monagas (SVMT) ubicado en Maturín Estado Monagas, con destino al Aeródromo de Higuerote Estado Miranda, República Bolivariana de Venezuela. En fase de despegue durante el ascenso inicial a una altura aproximada de 400 pies sobre el terreno, el piloto redujo la potencia del motor cayendo en régimen de mínima potencia, sin poder lograr que se incrementara nuevamente. La aeronave estaba volando sin potencia suficiente para mantener la altura a la velocidad mínima requerida, por lo que el piloto tuvo que bajar la nariz para volar en descenso buscando un lugar donde aterrizar de emergencia. Escogió un solar despejado rodeado de viviendas, pero al acercarse vio muchas personas decidiendo virar a la derecha dirigiendo la aeronave hacia un árbol con la intención de posarla allí, pero en el trayecto impactó un grupo de cables de transmisión eléctrica que la frenaron y golpeó con la rueda izquierda un muro de ladrillos, que hizo virar hacia la izquierda la aeronave, golpeando con la parte inferior del fuselaje, el tren de aterrizaje principal y el ala derecha otro muro, para finalmente chocar una palmera con la nariz de la aeronave destruyendo la hélice y la caja reductora. No hubo fuego aunque si se derramó combustible, los bomberos aeronáuticos fueron alertados oportunamente llegando al sitio ubicado muy próximo al aeropuerto. El piloto pudo salir de la aeronave y sufrió lesiones leves, la aeronave quedó destruida.



Foto 1. Aeronave en el lugar del suceso vista por su lado izquierdo

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	0	0	0
GRAVES	0	0	0
LEVES	01	0	0
NINGUNA	0	0	0

1.3 DAÑOS A LA AERONAVE

La aeronave quedó totalmente destruida por el impacto.



Foto 2. Restos de la aeronave. Fuselaje delantero, alas derecha e izquierda, tren de aterrizaje principal, motor y hélice dañados por el impacto.

1.4 OTROS DAÑOS

El muro perimetral de la vivienda unifamiliar donde ocurrió el accidente fue dañado por el impacto de la aeronave, así como el cableado de los servicios públicos de la localidad.



Foto 3. Muro perimetral dañado



Foto 4. Cables de los servicios públicos que fueron dañados por el impacto con la aeronave.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

1.5.1 Piloto al mando

Sexo: masculino

Nacionalidad: venezolana

Edad: 55 años

Tipo de Licencia:

Piloto Comercial - Avión

Fecha de Expedición: 01/03/05

Restricciones Médicas: Lentes correctores

Habilitaciones: Vuelo Instrumental, Monomotores terrestres (C172/C210),
Multimotores Terrestres (C310, C402), Capitán PAY1, PAY2, PAY3, BE10, C441,
AC90, PC6T y Vuelo Instrumental

Fecha de Vencimiento: 07/02/21

Horas totales de vuelo: 5.047 hrs

Horas totales de vuelo últimos 90 días: 01 hrs



1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

1.6.1 Aeronave

Marca: Fairchild Industries Aircraft División.

Modelo: PC-6/C-H2

Serial: 2048

Matrícula: YV1912

Año de Fabricación: 1968

Certificado Tipo: 7A15

Asientos (capacidad): 08

Tren de aterrizaje fijo tipo convencional (patín de cola)

1.6.2 Certificado de Matrícula

Número: 007743

Fecha de Expedición: 04/12/2019

1.6.3 Certificado de Aeronavegabilidad

Número: 013335

Fecha de Expedición: 06/02/2020

Fecha de Vencimiento: 06/02/2022

Categoría: Normal

Empleo: Aviación General – Uso Corporativo.

1.6.4 Peso y Balance

Peso vacío: 2.908 lbs.

Peso máximo de despegue: 4.850 lbs.

Capacidad de combustible: 173 gal, 1160 lbs.

1.6.5 Tipo de combustible utilizado

JP1

1.6.6 Registros de mantenimiento

Horas totales de la aeronave (casco) (TT): 5.721,6 hrs

Última Inspección de mantenimiento: 23/01/2020 (Inspección de 100 horas)

Horas desde la última inspección de mantenimiento: 8,4 hrs



1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

El día del suceso hubo buen tiempo en la región capital del Estado Monagas. Visibilidad ilimitada y vientos predominantes del Este con velocidades entre 5 y 8 Kt.

1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

No son relevantes para esta investigación porque el vuelo se planificó y ejecutó, bajo reglas de navegación visual (VFR).

1.9 COMUNICACIONES

El piloto utilizó la frecuencia 118.5 TWR de SVMT.

1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO

1.10.1. Información General

Nombre: **AEROPUERTO INTL. "GRAL. JOSÉ TADEO MONAGAS" MATURIN**

Designador: **SVMT**

Coordenadas: 09° 44' 56.00"N, 063° 09' 12.00"W

Orientación de las Pistas:

Dirección	Largo y ancho		Superficie
	<u>metros</u>	<u>pies</u>	
06	2100x45	6889 x 147	Asfalto
24	2100x45	6889 x 147	Asfalto

Elevación: 06: 213 ft / 65 m.

24: 190 ft/58 m

Horario de Servicio: H24

1.10.2 Área Geográfica

Región nor-este de la República Bolivariana de Venezuela.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No estaba equipada la aeronave con equipos registradores de datos o voces de cabina. No son requeridos por la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 91, para esta aeronave.

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave desvió su curso en el eje de la pista 06, virando a la derecha debido a que el terreno baldío próximo en esa dirección, se encontraba lleno de personas. Impactó un grupo de cables de transmisión eléctrica, telefonía y televisión, que frenaron y desviaron hacia la izquierda la aeronave, impactando un muro de ladrillos con la parte inferior del fuselaje, el tren de aterrizaje principal y el ala derecha, para finalmente chocar una palmera con la nariz de la aeronave destruyendo la hélice y la caja reductora.



Foto 5. Trayectoria de la aeronave YV1912, volando una distancia de 0,27 Nm (500m) desde el umbral de la pista 27, hasta el sitio del contacto con tierra. La línea punteada demarca la trayectoria original y la línea continua la trayectoria final recorrida evitando llegar a un terreno lleno de personas.

1.13 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

El piloto y única persona a bordo de la aeronave, fue evaluado en un centro médico inmediatamente después del accidente, donde además se utilizó Tomografía Axial Computarizada del cerebro, abdomen y pelvis. En esta evaluación se determinó que el piloto no sufrió lesiones significativas, como consecuencia del accidente y que sus condiciones físicas estaban dentro de límites normales. Posteriormente el piloto se realizó el examen médico extraordinario para evaluar sus condiciones psico-fisiológicas, en

cumplimiento de lo establecido en la RAV 67, por el Área de Medicina Aeronáutica del INAC, encontrándose sus parámetros dentro de la normalidad.

1.14 INCENDIO

No se produjo incendio como consecuencia del accidente.



Foto 6. Presencia de los bomberos aeronáuticos de SVMT en previsión de un incendio

1.15 SUPERVIVENCIA

El piloto y único ocupante de la aeronave logró salir de la misma por sus medios y fue rescatado por una comisión de bomberos aeronáuticos y protección civil. Fue trasladado a un centro clínico donde fue evaluado por lesiones leves.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Fueron inspeccionados y evaluados los restos, para determinar las condiciones de aeronavegabilidad en el momento del suceso y así poder establecer factores causales.

En la estructura de la aeronave:

Tanques de combustible y tapas de boca de llenado

El tanque de combustible del ala derecha, se rompió por el impacto con un cocotero, en consecuencia no se pudo determinar la cantidad contenida en él. La cantidad de combustible en el tanque del ala izquierda, al revisar el nivel por la boca de llenado también tenía poca cantidad de combustible por rotura del tanque en el impacto. Las tapas de las bocas de llenado estaban correctamente colocadas y aseguradas.

Tuberías y mangueras de combustible

Las tuberías de combustible de aleación de aluminio y mangueras de goma en el fuselaje se rompieron en la zona de la pared de fuego por el impacto del motor con el tronco de un árbol cocotero.

Experticia del motor.

1. Fue retirado el arranque generador: Externamente se encontraba íntegro y se veía en buen estado.



2. Se retiró el control de paso de la hélice (propeller pitch control). Externamente se observa íntegro. El tubo beta estaba golpeado y roto en la sección delantera donde entra a la hélice, por golpe recibido durante impacto de la aeronave. Se pudo desarmar la unidad, observando un sello pardo que corresponde al tubo beta completamente agrietado.
3. Se retiró el gobernador de la hélice. Externamente se observa íntegro. Tubo soporte del eje de mando de salida esta partido en la base por golpe recibido durante impacto de la aeronave
4. Se retiró bomba principal de combustible del motor. Externamente se observa íntegra. Gira el eje libremente.
5. Se retiró la unidad de control de combustible. Externamente se observa íntegra. Una de las varillas de control está rota por golpe recibido durante impacto de la aeronave. Al retirar el filtro de combustible se observó el recipiente que lo contiene, lleno con una mezcla de combustible y agua abundante, no se observaron residuos sólidos.
6. Se retiró el sensor de flujo de combustible que se observó externamente íntegro.
7. Se retiró el sensor de revoluciones por minuto del motor que se observó externamente íntegro.
8. Se retiró el sensor de presión de aceite que se observó externamente íntegro.

Experticia de la hélice

Las palas de la hélice muestran impactos característicos de baja potencia y velocidad de rotación. El eje de potencia está doblado en 90 ° por impacto con objeto fijo durante el accidente. Las varillas de control de paso de las palas estaban rotas. El pistón de la hélice estaba íntegro y los sellos en buen estado. No se puede establecer posición de la hélice por estar todo el mecanismo completamente desarticulado.

1.17 INFORMACION ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

La aeronave YV1912 estaba permitida para realizar operaciones de aviación general - uso corporativo por parte del explotador Corporación Zante C.A..

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

- El día 23 de septiembre de 2020 la aeronave YV1912 se trasladó desde SVCL Calabozo Edo. Guárico, hasta SVMT Maturín Edo. Monagas donde quedó estacionada hasta el 21 de agosto de 2021, fecha en la que presentó el plan de vuelo para trasladarse hasta Higuero SVHG Edo. Miranda.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

- Entrevista a piloto de la aeronave, al técnico de mantenimiento de la OMAC y al encargado de la OMAC.
- Entrevista al ATC de guardia el día del suceso.
- Entrevista al jefe de bomberos aeronáuticos de SVMT.
- Revisión de la documentación y registros de mantenimiento de la aeronave.
- Revisión de la documentación y registros del piloto.
- Revisión de la documentación y registros de la OMAC.
- Revisión del plan de vuelo, nota de despacho de combustible, reporte meteorológico.
- Inspección del sitio del suceso.
- Inspección de los restos de la aeronave.
- Inspección del motor y sus accesorios.

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:

- De acuerdo a la declaración del piloto de la aeronave, en fase de despegue durante el ascenso inicial a una altura aproximada de 400 pies sobre el terreno, el piloto redujo la potencia del motor para continuar el ascenso con menos potencia, pero disminuyeron las revoluciones cayendo en régimen de mínima potencia, trató de incrementar la potencia sin poderlo lograr nuevamente. La aeronave entonces estaba volando sin potencia suficiente para mantener la altura a la velocidad mínima requerida, por lo que el piloto



tuvo que bajar la nariz para volar en descenso buscando un lugar donde aterrizar de emergencia.

- Los Bomberos Aeronáuticos de SVMT y Protección Civil de Monagas, tuvieron una reacción inmediata en el término de la distancia, para llegar al sitio del suceso. No hubo fuego, pero si ocurrió derrame de combustible. El piloto sufrió lesiones leves.
- Al retirar el filtro de combustible se observó el recipiente que lo contiene, lleno con una combinación de combustible y agua abundante, fácilmente distinguible a simple vista: el fondo con agua y en menor cantidad por encima combustible, no se observaron residuos sólidos. El agua en el combustible Jet A1 favorece el crecimiento bacteriano, que conduce a la formación de residuos sólidos y a la corrosión de los componentes metálicos del sistema de combustible. Por lo tanto el agua va a propiciar la obstrucción del sistema de combustible del motor por acumulación de residuos sólidos. Esto puede reducir el caudal de combustible hacia los inyectores disminuyendo la potencia del motor. También el exceso de agua puede reducir la cantidad de energía aportada en la combustión, pudiendo llegar al apagado de la llama de la cámara de combustión, si el flujo de agua es muy abundante y llegara a reemplazar el combustible en el sistema. Probablemente el agua se fue acumulando en los tanques de combustible, durante los largos periodos de tiempo sin volar, acumulándose por condensación o colándose por los bordes de las tapas de combustible.
- La aeronave obtuvo su certificado de aeronavegabilidad el 06/02/2020 y el 13/03/2020 se suspendieron las actividades aeronáuticas por declaración de pandemia universal. El 23/09/2020 se trasladó desde SVMP hacia SVCL y desde este aeródromo hacia SVMT, con autorización de la Autoridad Aeronáutica quedando registrada esta última pierna de vuelo en el SNA. Desde esta fecha no voló hasta el 21/08/2021 que realizó el despegue rumbo a SVHG con plan de vuelo aprobado por la autoridad aeronáutica.

3. CONCLUSIONES

3.1 HECHOS DEFINIDOS

El piloto al mando contaba con la licencia y sus habilitaciones correspondientes, así como el certificado de aptitud psico-física vigentes para el momento del accidente.

Los registros de mantenimiento presentaron que la aeronave no estaba al día, en el cumplimiento del programa de mantenimiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica para el explotador en lo relacionado a la reactivación de la operación luego del periodo establecido por la inactividad de las aeronaves, (180 días) esto ocurrió por la suspensión de las actividades del sector aeronáutico debido a la pandemia, (COVID 19). En consecuencia la aeronave no contaba con la condición de aeronavegabilidad para efectuar el vuelo programado, aunque el plan de vuelo presentado fue autorizado por la autoridad aeronáutica.



El recipiente que contiene el filtro de combustible tenía abundante agua acumulada en presencia del combustible.

Un sello interno de color pardo del control de paso de la hélice (propeller pitch control), por dentro del cual se mueve el tubo beta, estaba completamente agrietado.

El procedimiento de rescate ejecutado por los Bomberos Aeronáuticos del Aeropuerto de Maturín (SVMT) y funcionarios de Protección Civil Monagas fue expedito y satisfactorio.

No hubo fuego en el lugar del suceso aunque si hubo derrame de combustible.

3.2 CAUSAS

La JIAAC determinó que la causa probable del accidente fue reducción de potencia del motor ocasionada por flujo de combustible combinado con agua en abundancia. Como factor contribuyente, probable falla de los accesorios que regulan la potencia del motor.

4. RECOMENDACIONES

La JIAAC hace del conocimiento del lector que las recomendaciones de seguridad que se ofrecen a continuación, revisten un carácter estrictamente técnico y administrativo.

A la tripulación al mando de la aeronave

027/2022 PIL1 – Efectuar verificaciones efectivas de las condiciones generales de las aeronaves, durante las rutinas de pre-vuelo, a los fines de minimizar el riesgo de consecuencias indeseadas durante cualquiera de las fases del vuelo, incluyendo, como en este caso, el apagado del motor de la aeronave. Verificar la ausencia de agua en los tanques antes de cada vuelo.

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 DGOAST, la información relativa a las medidas correctivas que fueron adoptadas para solventar las deficiencias detectadas.