

INFORME FINAL

CIAA-ACCID- 006-2005

SAETA

Servicios Aéreos Tarapoto E.I.R.L.

PIPER PA-34-200T

OB-1564

**AEROPUERTO MOISES
BENZAQUEN RENGIFO**

YURIMAGUAS – PERU

14 DE JULIO DEL 2005

**COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE
AVIACIÓN - CIAA**

JOSÉ GUIDO FERNÁNDEZ LAÑAS
PRESIDENTE DE LA CIAA

MA RIA DEL PILAR IBERICO OCAMPO
MIEMBRO DE LA CIAA
SECRETARIA LEGAL

JUAN KÖSTER ARAUZO
MIEMBRO DE LA CIAA
OPERACIONES

PATRIK FRYKBERG PERALTA
MIEMBRO DE LA CIAA
AERONAVEGABILIDAD

EDUARDO MARAVI LINDO
MIEMBRO DE LA CIAA
JEFE DEL PLAN NACIONAL DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO



GLOSARIO TÉCNICO

AD	Airworthiness Directive	TBO	Time Between Overhaul
ALA	Approach and Landing Accident	UTC	Universal Time Coordinated
ALAR	Approach Landing Accident Reduction	VMC	Visual Meteorological Cond.
APU	Auxiliary Power Unit	VFR	Visual Flight Rules
CAM	Cockpit Area Microphone	NAS	Narcotics Affairs Section
CAT	Clear Air Turbulence	TURM	Tiempo Último de Reparación Mayor
CBO	Cycles Between Overhaul		
CSO	Cycles Since Overhaul		
CFIT	Controlled Flight Into Terrain		
CIAA	Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación		
CRM	Crew Resource Management		
CVR	Cockpit Voice Recorder		
DFDR	Digital Flight Data Recorder		
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil		
ELT	Emergency Locator Transmitter		
FAP	Fuerza Aérea del Perú		
FL	Flight Level		
G's	Gravedades		
GO TEAM	Equipo de Respuesta Temprana - CIAA		
GPS	Global Positioning System		
IFR	Instruments Flight Rules		
MEA	Minimum En route Altitude		
MFD	Multi Functional Display		
NTSB	National Transportation Safety Board		
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional		
PNP	Policía Nacional del Perú		
PREVAC	Prevención de Accidentes		
RAP	Regulaciones Aeronáuticas del Perú		

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.

Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional "Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación" OACI.

INTRODUCCIÓN

ACCIDENTE PIPER PA-34 – 200T, N/S :34-7770166

OB-1564, SAETA EIRL

I. TRIPULACION

Piloto : DANIEL ESCALANTE GOMEZ

II. MATERIAL AEREO

Nombre del Explotador : SAETA EIRL.

Fabricante : PIPER

Tipo de Aeronave : PA-34-200T

Número de Serie : 34-7770166

Estado de Matricula : PERU

III. LUGAR, FECHA Y HORA

Lugar : AEROPUERTO MOISES BENZAQUEN
RENGIFO
SAN MARTIN - PERU

Ubicación : En el punto de contacto de la pista 09

Coordenadas : 05° 53' 37" S
076° 07' 05" W

Elevación : 587 pies SNM

Fecha : 14 de Julio del 2005

Hora aproximada : 18:59 UTC (13:59 hora local)

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1 ANTECEDENTES DEL VUELO

El día 14 de Julio del 2005, a aproximadamente las 18:40 hrs., la aeronave PIPER PA34-200T, con matricula OB-1564, perteneciente a la compañía Servicios Aéreos Tarapoto EIRL (SAETA), despegó del aeropuerto de la Ciudad de Tarapoto con destino el Aeropuerto de Yurimaguas, donde recogería un pasajero enfermo. Al mando se encontraba el Sr. Daniel Escalante Gomez, con licencia de Piloto Comercial N° 1570. No transportaba carga ni pasajeros.

El vuelo, el último del día, se realizó con condiciones meteorológicas favorables, VMC. En tramo base para la pista 09 de Yurimaguas, el piloto al mando puso el primer punto del flap. En ese momento unos gallinazos lo distraen, el los esquiva y sigue buscando más aves. Luego nivela la aeronave, pone otro punto de flap sin embargo no repasa la lista de chequeo. Recibe una llamada de la torre, el avión se configura y continúa la aproximación. En ese momento ve gente en la pista, colegiales porque es hora de salida de la escuela. Nuevamente restablece y siente que demora en hacer contacto con la pista. Mira y se percata de que las luces indicadoras de tren abajo están apagadas y que la maneta actuadora del tren está en posición "Arriba" (UP). Dio potencia a los motores para una ida de largo, percibiendo un ligero ruido de roce con la pista en la parte posterior de la aeronave. El piloto comunicó a la torre de Yurimaguas de la ida de largo y procedió a aterrizar nuevamente en la pista 09, realizándolo sin novedad a las 19:01 UTC. En plataforma procedió a apagar los motores y comunicó al mecánico Kennedy Barrera del incidente, procediendo a revisar la aeronave.

1.2 LESIONES DE PERSONAS

LESIONES	TRIPULACION	PASAJEROS	OTROS
GRAVES			
MORTALES			
LEVES/NINGUNA	1	0	0

1.3 DAÑOS A LA AERONAVE:

Se registraron daños a los siguientes componentes:

- Puntas de las palas de las hélices de ambos motores estaban dobladas y con quiñaduras
- Raspón en la parte interior de la pisadera para acceso de pasajeros al avión
- Raspón de la pintura en la parte interior de la antena del ADF

1.4 OTROS DAÑOS:

No se reportaron daños a terceras personas ni a propiedad privada.

1.5. INFORMACIÓN PERSONAL

A.1 PILOTO- DATOS PERSONALES

NOMBRES Y APELLIDOS : DANIEL ESCALANTE GOMEZ
NACIONALIDAD : PERUANA
FECHA DE NACIMIENTO : 03 DE ABRIL DE 1967

A.2 EXPERIENCIA PROFESIONAL

TIPO DE LICENCIA : PILOTO COMERCIAL N° 1570
HABILITACIONES : MONO Y MULTIMOTORES
TERRESTRES
PILOTO PIPER PA-30
PILOTO PIPER PA-34
FECHA DE EXPEDICIÓN : 11 SEPTIEMBRE 1985
PAIS EXP. LICENCIA : PERÚ
APTO MEDICO : VIGENTE SETIEMBRE 2005
TOTAL HRS. DE VUELO : 3,163hrs 94min
TOTAL HRS. DIURNO : 3,163hrs 94min
TOTAL HRS. NOCTURNO : 00hrs 00min
TOTAL HRS. ULT. 30 DÍAS : 15hrs 05min
TOTAL HRS. ULT. 60 DÍAS : 41hrs 19min
TOTAL HRS. ULT. 90 DÍAS : 96hrs 45min

A.3 ASPECTO MÉDICO

El Sr. Daniel Escalante Gómez no presentaba ninguna disminución de su capacidad psicofísica de acuerdo a su ficha médica personal, la que se encuentra en poder del Hospital Central de la FAP, con Apto Médico vigente y válido hasta Setiembre del 2005. De acuerdo a la RAP 61.23(a) (2), el apto médico debe ser renovado cada doce meses.

1.6 INFORMACIÓN DE AERONAVE

AERONAVEGABILIDAD:

1.6.1 AERONAVE

MARCA	:	PIPER
MODELO	:	PA34-200T
No. DE SERIE	:	34-7770166
MATRICULA	:	OB-1564
FECHA DE FABR.	:	1977
CERTIFICADO TIPO (FAA)	:	A7SO
CERT. DE MATRICULA	:	Nº 0246
CERT. AERONAVEGABILIDAD Nº	:	Nº 103-04
FECHA ÚLTIMA INSP. AERONAV	:	29-10-04
TOTAL HRS DE VUELO	:	5032.44
TOTAL CICLOS	:	N/A
TBO	:	1000 HORAS
T.U.R.M.	:	2.53 HORAS
TIEMPO REMANENTE	:	97.47 HORAS

1.6.2 MOTORES

MARCA	:	TELEDYNE CONTINENTAL
MODELO	:	TSIO-360-E
CERTIFICADO TIPO (FAA)	:	E9CE
Nº DE SERIE Nº1	:	303612
Nº DE SERIE Nº2	:	304775
Nº DE HORAS Nº1	:	457:34
Nº DE HORAS Nº2	:	457:34
TOTAL REMANENTE Nº1	:	943.52 HORAS
TOTAL REMANENTE Nº2	:	943.52 HORAS

1.6.3 HÉLICES

MARCA	:	HARTZELL
MODELO Nº1	:	BHC-C2YF-2
MODELO Nº2	:	BHC-C2YF-2
CERTIFICADO TIPO (FAA)	:	P-920
Nº DE SERIE Nº1	:	AN-5689
Nº DE SERIE Nº2	:	AN-6289
Nº DE HORAS Nº1	:	4682.17
Nº DE HORAS Nº2	:	5167.23
T.B.O. Nº1	:	2000 HORAS

T.B.O. N°2	:	2000 HORAS
T.U.R.M. N°1	:	457:34 HORAS
T.U.R.M. N°2	:	29:09 HORAS
TOTAL REMANENTE N°1	:	1542:26 HORAS
TOTAL REMANENTE N°2	:	1970:51 HORAS

1.6.3 TRENES DE ATERRIZAJE

MARCA	:	PIPER
N° DE PARTE –TREN NARIZ	:	95713-04
N° DE SERIE –TREN DE NARIZ	:	78498
T.B.O. –TREN DE NARIZ	:	N/A
N° DE HORAS	:	5016:07 HORAS

MARCA	:	PIPER
N° DE PARTE –TREN IZQUIERDO	:	78723-14
N° DE SERIE –TREN IZQUIERDO	:	57924-2
T.B.O. –TREN IZQUIERDO	:	N/A
N° DE HORAS	:	5016:03 HORAS

MARCA	:	PIPER
N° DE PARTE –TREN DERECHO	:	78723-13
N° DE SERIE –TREN DERECHO	:	67924-2
T.B.O. –TREN DERECHO	:	N/A
N° DE HORAS	:	5016:07 HORAS

1.6.4 MANTENIMIENTO

La compañía SAETA EIRL cuenta con un Programa de Mantenimiento para la aeronave PIPER PA34-200T, OB-1564, aprobado por la DGAC mediante Conformidad de Revisión N° 699-2005-MTC/12.04.IPM, de fecha 02/06/2005 y se encuentra actualmente en la Revisión N° 05.

El Mantenimiento de la aeronave PIPER PA34-200T, OB-1564, se encuentra a cargo del personal de mantenimiento del Departamento de Operaciones Aéreas de la compañía SAETA, el mismo que se basa en el programa de mantenimiento de PIPER para el tipo de aeronave y de Teledyne Continental para el tipo de motores.

1.6.5 PERFORMANCES

La aeronave PIPER PA34-200T cumple con todas las performances requeridas para la operación segura en la ruta y con las especificaciones del Certificado Tipo FAA A7SO. Además estaba configurada de acuerdo a su AFM.

1.6.6 COMBUSTIBLE UTILIZADO

Los motores Teledyne Continental TSIO-360-E, con N/S: 303612 y N/S: 304775 instalados en la aeronave accidentada PIPER PA34-200T, OB-1564 utilizan combustible tipo 100 LL. De acuerdo al Formato de Peso y Balance S/N del 14-07-05, antes del accidente se efectuó una recarga de 282 galones.

1.6.7 TRANSPORTE DE PERSONAL Y CARGA

Al momento de ocurrir el incidente, la aeronave transportaba 1 persona, el piloto, quien no resultó lesionado como consecuencia del accidente.

No transportaba carga ni mercancías peligrosas.

1.6.8 CÁLCULO DEL PESO DE DESPEGUE

La aeronave se encontraba dentro de los límites de peso de despegue permitidos según el cálculo realizado en su hoja de peso y balance S/N del día 14 de Julio del 2005. La hoja no presenta ningún tipo de numeración correlativa de identificación.

Peso Básico	2,875lbs
Combustible	282lbs
Piloto	180lbs
Peso Despegue	3,337lbs

De acuerdo al Certificado Tipo FAA A7SO y al Airplane Flight Manual, perteneciente a la aeronave Piper PA-34-200T, OB-1564, el peso máximo de despegue es de 4,570libras, mientras que el peso máximo de aterrizaje es de 4342 libras.

1.6.9 CENTRO DE GRAVEDAD

La aeronave se encontraba con el centro de gravedad dentro de los límites permitidos, de acuerdo a su hoja de peso y balance sin número del 04 de Enero del 2005.

1.7 INFORMACION METEREOLÓGICA

La información meteorológica de acuerdo al METAR es la siguiente:

SPMS 1900 UTC 09004KT 9999 SCT015 32/22 Q 1015 PP 000

SPMS 2000 UTC 05006KT 9999 SCT015 32/22 Q 1014 PP 000

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

La aeronave contaba con equipo VHF, ADF, VOR / ILS - DME

1.9 COMUNICACIONES

Torre de Control de Yurimaguas 118.1

El vuelo VFR se efectuó según plan de vuelo Radial, aprobado por la Torre de Control del Aeródromo de Tarapoto.

A las 17:50 hrs. aproximadamente, se despegó del aeródromo de la Ciudad de Tarapoto, con destino el Aeropuerto de la Ciudad de Yurimaguas. Tiempo en ruta 30 minutos.

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

Aeropuerto Moisés Benzaquen Rengifo - YURIMAGUAS

Los datos del aeropuerto son los siguientes:

Aeródromo: Moisés Benzaquen Rengifo

Provincia: Alto Amazonas

Coordenadas: 05° 53' 61" S – 76° 07' 08" W

Elevación: 587 pies SNM

Orientación Mag: 09 - 27

Dimensiones: 1800 x 30

Superficie: Asfalto

Resistencia: PCN 20 F/C/Y/U

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

La aeronave, no estaba equipada con grabadora de voz ni grabadora de parámetros de vuelo, por no ser requeridas para este tipo de aeronave de acuerdo a RAP 91.609 (c) y 91.609 (e).

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE SINIESTRADA Y EL IMPACTO

El piloto de la aeronave PIPER PA34-200T, OB-1564, al aterrizar sintió un ruido extraño y se percató de la posición de la palanca de tren de aterrizaje que indicaba que no había sido extendido, por lo que frustró el aterrizaje, dando potencia al motor y volviendo a despegar.

La aeronave realizó un nuevo circuito de aproximación, con la extensión de los trenes en forma normal.

El piloto aterrizó, apagó los motores y realizó una inspección física de la aeronave percatándose que las cuatro (04) puntas de las hélices estaban golpeadas, 03 puntas estaban gastadas aproximadamente 2 cm. y 01 estaba doblada, además estaba raspada la cubierta de la antena ADF y la pisadera según informe del piloto e Informe Preliminar del Incidente presentado por Operador AFIS de turno.

1.13 INFORMACION MÉDICA Y PATOLÓGICA

El piloto de la aeronave no presentaba lesiones o daños.

1.14 INCENDIOS

No se produjo un incendio, ya que cuando la aeronave hizo contacto con la pista no hubo ruptura del tanque de combustible ni fuga del mismo.

1.15 ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA

Después de aterrizar, el piloto al mando dirigió la aeronave a la toma y salió por sus propios medios.

ACTIVIDADES PRELIMINARES

Al recibir la primera información de la emergencia, se procedió a la activación del Equipo de Respuesta Temprana de la CIAA, conformada por el Sr. Emilio Alvarado (Especialista en Aeronavegabilidad), quien después de confirmado el incidente grave procedió a trasladarse a la ciudad de Yurimaguas al día siguiente.

EVENTOS Y ACCIONES REALIZADAS DURANTE Y DESPUÉS DEL ACCIDENTE

VIERNES 15 DE JULIO DE 2005

Al recibir la información se procedió a la activación del Equipo de respuesta Temprana (ERT) de la CIAA. Luego de confirmado el incidente se procedió a hacer las coordinaciones respectivas. El ERT inició su traslado a la escena del accidente al día siguiente.

SÁBADO 16 DE JULIO DE 2005

La CIAA dio inicio al proceso de investigación de acuerdo a Ley N° 27261; procediendo a la toma de fotos, de declaraciones y mediciones.

DECLARACIONES RESPECTO AL ACCIDENTE

El día 14 de Julio del 2005, personal de la CIAA recibe una llamada telefónica del Sub-director de Operaciones de la DGAC informando de manera preliminar,

que la aeronave Piper PA-34, OB-1564, había realizado un aterrizaje de emergencia en la pista 27 del aeropuerto de Yurimaguas.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIÓN

Las investigaciones se llevaron a cabo de acuerdo a lo recomendado por el Anexo 13 del Convenio de Aviación Civil "Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación", Doc 9756, Parte I de la Organización de Aviación Civil Internacional, así como el artículo 154.1 del Título XV de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley N° 27261.

1.17 INFORMACIÓN SOBRE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

La compañía SAETA EIRL, con Permiso de Operación de Servicio Aéreo no Regular, tiene como base de operaciones el Aeropuerto Internacional "Moisés Benzaquen Rengifo" en la ciudad de Yurimaguas, Perú. La compañía lleva a cabo sus operaciones bajo la Regulación Aeronáutica del Perú RAP parte 135 Explotador de Servicio de transporte no regular y operación commuter".

La entidad encargada de prestar servicios de Tránsito Aéreo es la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (Corpac) y la encargada de la administración del aeropuerto es también Corpac.

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

EXPERIENCIA DEL OPERADOR EN EL USO DE LA AERONAVE

La compañía SAETA EIRL y sus tripulaciones técnicas tienen experiencia en la operación de la aeronave PIPER PA34-200T, de matrícula OB-1564, además cumplían con los requisitos de capacitación y entrenamiento tanto en la parte teórica como práctica y con lo necesario para llevar a cabo el tipo de operaciones para la cual estaban autorizados.

La documentación de entrenamiento se encontraba actualizada y la tripulación técnica estaba al día en su currículum de instrucción y con experiencia reciente.

EXPERIENCIA DEL OPERADOR EN EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE

La compañía SAETA EIRL opera bajo la RAP Parte 135 y cuenta con un Manual Básico de Mantenimiento y un Programa de Inspección Aprobado por la DGAC con fecha 02-06-05 el cual se encuentra en la Revisión N° 05.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

Las investigaciones se llevan a cabo de acuerdo a lo recomendado por el

Anexo 13 y por el Documento 9756, Parte I de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), también de acuerdo con el artículo 154.1 del Título XV de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley N° 27261, asimismo se han empleado los procedimientos y técnicas utilizados por la National Transportation Safety Board - NTSB.

Durante el proceso de investigación la CIAA solicito información a diversas autoridades y entidades tales como: DGAC y CORPAC S.A.

2. ANÁLISIS

2.1 GENERALIDADES

De los hechos y evidencias obtenidas referentes al accidente, se puede establecer lo siguiente:

2.2 OPERACIONES DE VUELO

El día 14 de Julio del 2005, a aproximadamente las 18:40hrs UTC, la aeronave PIPER PA34-200T, matrícula OB-1564, perteneciente a la compañía SAETA EIRL, despegó del aeródromo de La Ciudad de Tarapoto rumbo a la ciudad de Yurimaguas. Al mando de la aeronave se encontraba el Sr. Daniel Escalante Gomez. No transportaba pasajeros.

El Plan de Vuelo fue presentado y aprobado por la oficina de planeamiento de la ciudad de Tarapoto.

2.2.1 CALIFICACIONES DE LA TRIPULACIÓN

2.2.1.1 PILOTO

- a) Se encontraba debidamente habilitado.
- b) Tenía en regla su apto médico y legajo.
- c) Se encontraba familiarizado con el tipo de aeronave, la operación y la ruta a operar
- d) No registraba sanciones, multas ni infracciones en su legajo

2.2.2 PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES

En la entrevista realizada al piloto, posterior al suceso, este manifiesta que al iniciar el tramo base puso el primer punto de flap. En el momento en que debió extender el tren de aterrizaje fue distraído por gallinazos que se cruzaron en la senda de descenso y por colegiales que cruzaban la pista a la salida de la escuela, omitiendo el procedimiento y perdiendo conciencia situacional de la configuración del avión. Al momento de restablecer el ángulo de la aeronave, cuando se preparaba para aterrizar, sintió un ruido extraño percatándose que el tren no estaba extendido, indicado por la posición de la palanca, por lo que reacciona e inicia una ida de largo. Luego completa un tráfico adicional, llevando a cabo las maniobras de desaceleración, configuración y extensión del tren y efectúa la maniobra final de aterrizaje

El piloto al mando no hizo uso adecuado de los procedimientos del Manual de Vuelo de la aeronave y de las Listas de Chequeo (QRH).

2.2.3 CONDICIONES METEREOLÓGICAS

Las condiciones meteorológicas para el Aeropuerto de Yurimaguas el día del incidente eran CAVOK (Techo y Visibilidad Ilimitada).

2.2.4 CONTROL DE TRANSITO AÉREO

Los reportes se dieron de manera normal en todos los diferentes puntos de control de transito aéreo de los diversos espacios aéreos que atravesó la aeronave.

2.2.5 COMUNICACIONES

Las comunicaciones se llevaron a cabo mediante equipos de VHF y fueron satisfactorias en todo momento. Los equipos de comunicación que se encontraban a bordo de la aeronave PIPER PA34-200T se encontraban operando normalmente.

2.2.6 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

El vuelo VFR se efectuó según el Plan de Vuelo Radial, aprobado por la Torre de Control del aeropuerto de Yurimaguas: VOR 113.7MHZ / NDB 340KHZ

2.2.7 AERÓDROMOS

La aeronave PIPER PA34-200T dejó marcas y huellas sobre la pista, en una extensión de aproximadamente 100 metros de la pista 27.

Los eventos relacionados con el incidente se dieron dentro del perímetro del aeropuerto Yurimaguas.

2.3 AERONAVES

La aeronave PIPER PA34-200T, OB-1564 se encontraba con el Certificado de Aeronavegabilidad y con el Certificado de Matricula vigentes.

2.3.1 MANTENIMIENTO DE AERONAVE

Para la aeronave PIPER PA34-200T, la compañía SAETA EIRL cuenta con un Programa de Mantenimiento aprobado por la DGAC mediante conformidad de Revisión N° 699-2005-MTC/12.04-IPM.

El Mantenimiento de la aeronave PIPER PA34-200T, OB-1564, es realizado por el personal de mantenimiento del Departamento de Operaciones Aéreas de la compañía SAETA y se basa en las recomendaciones del programa de Mantenimiento de Piper para la aeronave y Teledyne Continental para los motores.

2.3.2 PERFORMANCE DE AERONAVE

La aeronave Piper PA 34-200T, OB-1564, cumplía las especificaciones del Certificado Tipo A7SO de la Federal Aviation Administration - FAA, las cuales son aceptadas por la DGAC.

2.3.3 MASA Y CENTRADO

Al momento de ocurrir el accidente, la aeronave no transportaba pasajeros, según su hoja de peso y balance.

El peso total sumaban 3,337 libras de acuerdo a la hoja de peso y balance. No transportaba mercancías peligrosas.

La aeronave se encontraba dentro de sus límites de peso de despegue permitidos (peso máximo de despegue 4,570lbs), según el cálculo realizado en su hoja de peso y balance S/N del día 14 de Julio del 2005.

Peso Básico	2, 875 lbs
Combustible	282 lbs
Piloto	180 lbs
Peso Despegue	3, 337 lbs

2.3.4 INSTRUMENTOS DE LA AERONAVE

Se encontraban en buen estado y operativos



FOTO DEL PANEL DE INSTRUMENTOS DENTRO DE LA CABINA DE MANDO

2.3.5 SISTEMAS DE AERONAVES

MOTOR Y HELICES

El motor y la hélice fueron removidas de la aeronave sin la autorización de la CIAA, por lo que no se pudo realizar las pruebas funcionales a los sistema involucrados.

SISTEMA HIDRÁULICO

No se pudo realizar una prueba de extensión de trenes ya que no se contaba con los caballetes en este aeródromo.

SISTEMA ELECTRICO

No se pudo realizar la prueba de funcionamiento de la bocina de velocidad de pérdida debido a que cuando el equipo de la CIAA llegó a la zona del accidente (3 días después del suceso) el sistema ya había sido removido.

2.3.6 DAÑOS A LA AERONAVE

La aeronave PIPER PA34-200T, OB-1564, realizó una ida de largo debido a que el piloto escucho ruidos extraños al hacer el contacto con la pista y percatarse que el tren de aterrizaje no estaba extendido. Los daños fueron los siguientes:

1. Las 4 puntas de las hélices estaban golpeadas, de las cuales 3 puntas presentaban un desgaste de aproximadamente 2cm.
2. Las antenas del ADF esta raspada.
3. La pisadera para acceso de pasajeros al avión se encontraba raspada.



DAÑO EN LAS PUNTAS DE LA HELICE DERECHA DE LA AERONAVE PIPER PA34-200T, OB-1564.





DAÑO EN LAS PUNTAS DE LA HELICE IZQUIERD DE LA AERONAVE PIPER PA34-200T, OB-1564.



DAÑO EN LAS ANTENAS DEL ADF



DAÑO EN LA PISADERA DE ACCESO DE LOS PASAJEROS A LA AERONAVE

2.4 HUELLAS DEJADAS EN LA PISTA DE ATERRIZAJE PRODUCTO DEL CONTACTO DE LAS HELICES Y LA ESTRUCTURA DE LA AERONAVE

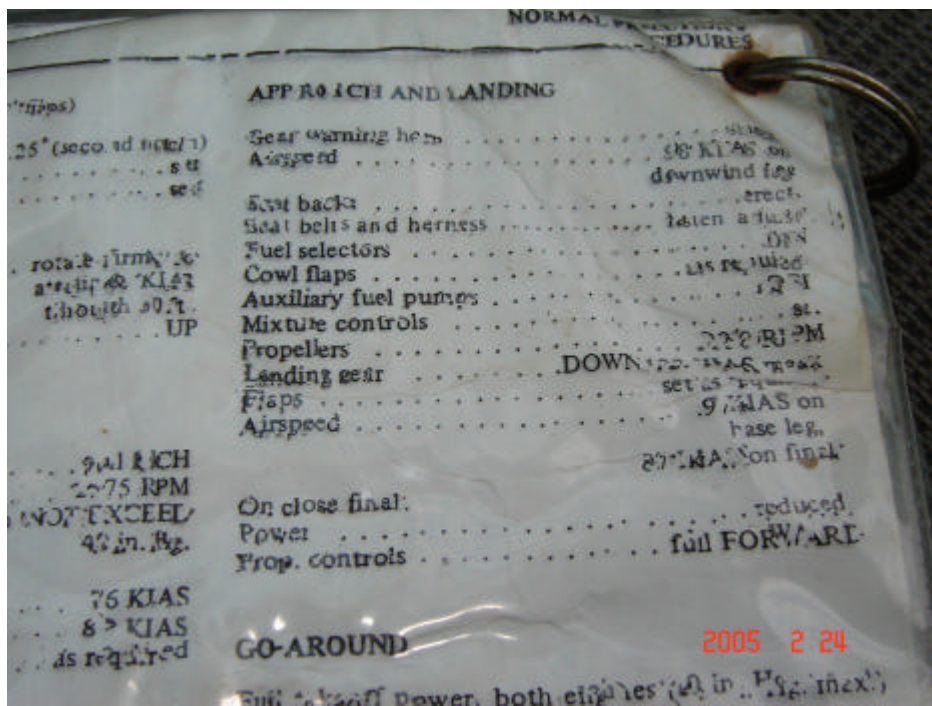




HUELLAS DE IMPACTO PISADERA DE ACCESO DE LOS PASAJEROS

2.5 LIBRETA DE LA AERRONAVE

Cartilla de procedimientos normales estaba deteriorada en el titulo APROXIMACIÓN y ATERRIZAJE, no pudiéndose apreciar los procedimientos.



2.6 AVES Y PERSONAS EN LA LINEA DE APROXIMACION

En la entrevista realizada al piloto, manifiesta que después del medio día, hora aproximada en la que ocurrió el incidente, hay presencia frecuente de aves volando en la línea de trayectoria de aterrizaje a pesar de haberlo comunicado en reiteradas oportunidades a las autoridades municipales sin ningún resultado.

Así mismo, el piloto refiere que los colegiales suelen cruzar la pista a la hora de salida de la escuela, (hora en que ocurrió el accidente).

2.7 FACTORES HUMANOS

2.7.1 FACTORES SICOLÓGICOS Y FISIOLÓGICOS QUE AFECTABAN AL PERSONAL

En entrevista realizada al piloto de la aeronave se abordaron los siguientes temas con estos resultados:

Salud: En buen estado. Solo tiene una hernia inguinal

Hábitos nocivos: No fuma ni usa drogas, bebe moderadamente los Sábados cuando no vuela

Problemas disciplinarios: 1995 JIA debido a una discusión con el oficial FAP Barry Power. No hubo suspensión.

Finanzas: No hay morosidad en préstamos bancarios. Bien económicamente

Carga de trabajo: Promedio 1 hora diaria. Tiene ayuda en la parte administrativa y en mantenimiento.

Estado de ánimo: Bueno. Contento ya que descansaría en casa hasta el día Lunes. En vuelo: Pensando en organización de curso AVSEC a dictar próximamente y en administrador relacionado con faltante de dinero.

Por lo arriba mencionado se concluye que no hubieron factores psicológicos o fisiológicos que afectaran su performance.

2.8 SUPERVIVENCIA

2.8.1 RESPUESTA DEL SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

El piloto al percatarse de la omisión de la extensión del tren reacciona adecuadamente y ejecuta una ida de largo, realiza la maniobra de manera segura y completa la operación satisfactoriamente. En ningún momento se declara en emergencia por lo que no se requiere la asistencia del SEI.

2.8.2 ANÁLISIS DE LESIONES Y VICTIMAS

El aterrizaje se llevó a cabo satisfactoriamente en el segundo intento. No hubo mayores daños a la aeronave y el piloto no presentó lesiones o daños.

2.8.3 ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA

El suceso ocurrió en el aeropuerto de Yurimaguas donde el piloto salió de la aeronave por sus propios medios.

3. CONCLUSIÓN

3.1 CONCLUSIONES

La Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, determina que las probables causas del accidente, son como siguen a continuación:

Pérdida de conciencia situacional de parte del piloto al mando, causada por aves que se cruzaron en la línea de trayectoria de aproximación y por personas que se proponían cruzar la pista de aterrizaje antes que la aeronave hiciera contacto.

3.2 CAUSAS CONTRIBUYENTES

1. El probable no funcionamiento de la bocina de alarma de trenes que se activa cuando el tren se encuentra retraído y los flaps extendidos.

4. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

4.1 A LA DGAC

4.1.1 Para pilotos de aeronaves de una masa máxima de despegue de menos de 5,700kg con sistemas de tren retráctil "RG"

Enfatizar en chequeos realizados por inspectores la importancia del uso de las listas de chequeo y la necesidad de la comprobación de tren abajo y asegurado.

Reforzar la eficiencia y seguridad operativa con cursos sobre Factores Humanos (Conciencia Situacional).

4.1.2 Reforzar la vigilancia de las áreas de operaciones y mantenimiento de la empresa SAETA

4.1.3 Coordinar con CORPAC S.A. la implementación de un programa de control aviario y de incursión en pista en el aeropuerto de Yurimaguas.

4.2 A la Compañía SAETA EIRL:

4.2.1 Asegurar el cumplimiento de las instrucciones del manual de servicio.

4.2.2 Asegurar la durabilidad y el buen estado de las listas de chequeo y de los manuales, así como su ubicación estratégica y de fácil acceso en la cabina de mando.

4.2.3 Conocer y aplicar lo reglamentado sobre la preservación de evidencia: Ley de Aeronáutica Civil del Perú Ley 27261, Artículo 154.2 y Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil 27261 Artículo 309°

4.3 A CORPAC S.A.:

4.3.1 Contar con un programa de control aviario eliminando botaderos cercanos al aeródromo para así evitar la proliferación de aves que podrían afectar la seguridad operacional.

4.3.2 Contar con un programa de seguridad y control a fin de restringir el acceso de personal no autorizado a la pista de aterrizaje, evitando que sea usada como vía de acceso peatonal.

APENDICES

- A. FOTOS
- B. DOCUMENTOS VARIOS

COMISION DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION - CIAA

FIRMAS:

JOSÉ GUIDO FERNÁNDEZ LAÑAS
Presidente – CIAA

MARIA DEL PILAR IBERICO OCAMPO
Secretaria Legal – CIAA

JUAN KÖSTER ARAUZO
Miembro – CIAA

PATRIK FRYKBERG PERALTA
Miembro – CIAA

EDUARDO MARAVILINDO
Miembro – CIAA

EMILIO ALVARADO TORRES
Asesor – Consultor de Aeronavegabilidad
Inspector DGAC