

03. Cessna TU206G, OB-1180.

Matrícula: OB-1180 Año de fabricación: 1980 Categoría/peso: 2250 Kg o menos				
Marca y modelo de la aeronave: Cessna TU206G				
Núm. De motores/ marca y modelo: 01/Teledyne Continental IO-520-F				
Fecha: 07-12-2002		Hora UTC: 15:35	Provincia: Ucayali	
Lugar del suceso: Boqueron Padre Abad - Pucallpa				
Lesiones	Muertos	Graves	Leves/lles.	Piloto al mando (licencia): Piloto Comercial
Tripulación	01			Edad: 46 Total horas de vuelo: 6950:35
Pasajeros	03			Tipo de operación: RAP 135
Otros				Fase de operación: Crucero
Daños a la aeronave: destrucción total				Tipo de suceso: Accidente

DESCRIPCIÓN DEL SUCESO

Con fecha 06 de Diciembre del 2002, se realizó una comunicación telefónica entre el representante de Operaciones de la empresa Aeropantanal y la DGAC, a fin de solicitar un vuelo especial de aerofotografía, solicitud verbal que fue denegada por la Autoridad hasta que se regularizara por escrito con una carta descriptiva de cómo realizar la mencionada operación, lo cual nunca sucedió.

El día 07 de Diciembre del 2002, el Piloto presentó en la oficina de CORPAC de Pucallpa un Plan de Vuelo, solicitando autorización para la realización de un vuelo en condiciones visuales (VFR) y a nivel 040 (4,000 pies de altura), desde el aeródromo de esa ciudad con dirección a Zorrillos (SPLS) y luego realizar sobrevuelo por la zona de Aguaytía, y retornar a Pucallpa, con número de vuelo 01.

Ese mismo día, con tres pasajeros a bordo, la aeronave OB-1180 despegó del aeródromo de Pucallpa a las 13:56 UTC, dando un estimado de arribo a Zorrillos (SPLS) para las 14:52, para un posterior sobrevuelo por la zona de Aguaytía.

Los equipos de comunicación de la aeronave se encontraban operando normalmente, así como las comunicaciones entre la aeronave, otras aeronaves y

los aeródromos de la zona fueron en condiciones normales durante el transcurso de todo el vuelo.

A las 15:05 UTC, el Gerente de Operaciones de Aero Pantanal, manifestó que había recibido una llamada telefónica de la Marina de Guerra del Perú, informando que el equipo transmisor de Localización de Emergencia (ELT) de dicha aeronave se había activado.

Ante esta información, la autoridad CORPAC de Pucallpa realizó las coordinaciones con la Empresa, Fuerza Aérea del Perú (FAP) y Policía Nacional del Perú (PNP), activándose el Plan SAR.

Se emitieron las siguientes coordenadas iniciales: S 09° 20:30 y W 075° 44:31

Se inicia la operación de búsqueda y salvamento, despegando el helicóptero de la PNP (506), informando a las 23:03 UTC que había sobrevolado la zona de acuerdo a las coordenadas proporcionadas, pero debido a la densa vegetación, no pudo ser localizada la aeronave. A las 22:30 UTC se recibió una nueva coordenada de la señal del ELT, pero fue suspendida la búsqueda hasta el siguiente día.

Al día siguiente (Domingo 08 de Diciembre), la FAP da las siguientes coordenadas: S09° 15:59 W 075° 33:48 y luego Lima a las 12:50 UTC informa otra coordenada proporcionada por la FAP, S 09° 19'15" W 075° 37'44".

Con esta nueva información, despegan de Pucallpa la aeronave OB-1459 de la Empresa Aero Montañas (AMSA), la que a las 16:30 UTC localiza los restos de la aeronave OB-1180 en la ladera de una montaña de la Cordillera Azul, aproximadamente a una altura de 4,000 pies y en las siguientes coordenadas: S 09° 19'15" W 075° 37'04", aparentemente sin sobrevivientes.

A las 16:53 UTC despegan los helicópteros de la NAS y PNP hacia el lugar del accidente, no pudiendo llegar a los restos de la aeronave debido a lo agreste del terreno, teniendo que retornar a Pucallpa.

Por la imposibilidad de realizar el rescate por medio de los helicópteros, se tiene que organizar una patrulla de rescate por tierra, la que es insertada el día 11 de Diciembre, la cual encuentra al día siguiente los restos de la aeronave y a sus cuatro ocupantes sin vida. La operación fue muy difícil debido a lo agreste del terreno montañoso con mucha vegetación y a una altura aproximada de 4,000 pies.

De acuerdo al video recuperado de la cámara de los pasajeros (periodistas) que iban a bordo, estos se encontraban llevando a cabo diversas filmaciones de las instalaciones de la Cía. Maple Gas y aparentemente una de las puertas del lado derecho de la aeronave habría sido retirada para obtener tales tomas. Igualmente se puede notar maniobras de vuelo con 60° de inclinación (banqueo) aproximadamente, así como condiciones de vuelo entre nubes.

CONCLUSIONES

RESULTADOS

Las condiciones adversas de terreno y clima representaban un alto riesgo a la seguridad del personal de la CIAA, no pudiendo llegar a los restos de la aeronave accidentada para obtener mayores evidencias físicas para el proceso de la investigación.

Luego de haber llevado a cabo el análisis de toda la información disponible, se podría establecer lo siguiente:

CAUSA PRINCIPAL PROBABLE.

La causa probable del accidente de la aeronave Cessna TU206G, de matrícula OB-1180 perteneciente a la compañía Aero Pantanal, es el **Impacto Contra el Terreno debido a razones no determinadas.**

FACTORES CONTRIBUYENTES

La probable decisión del piloto de desviarse de su plan de vuelo VFR autorizado y continuar este hacia condiciones IMC, y aceptar realizar una operación de aerofotografía sin la debida autorización.

La probable falla del piloto de no mantener una adecuada separación visual del terreno (horizontal y vertical), lo cual resulto en el impacto de la aeronave contra la superficie de la montaña.

El probable exceso de confianza (complacencia) del piloto, lo cual conllevó a la perdida total de la conciencia situacional.

Supervisión insegura por parte de la Empresa :

- a) La instalación y utilización en la aeronave de un componente de hélice, crítico para el vuelo, el cual no contaba con la debida trazabilidad y no reunía las condiciones de Aeronavegabilidad.

b) La liberación y utilización por parte de la empresa Aeropantanal, de la aeronave Cessna TU206G, OB-1180 en condiciones no aeronavegables.

c) La inadecuada supervisión de la documentación técnica de la aeronave OB-1180 por parte del departamento de mantenimiento de la compañía Aeropantanal al no detectar la documentación falsa del componente crítico instalado en la aeronave.

RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la compañía Aero Pantanal E.I.R.L. :

1. Incluir en el Manual General de Operaciones y el Manual General de Mantenimiento, el capítulo referente a Factores Humanos.
2. Implementar un sistema interno de reportes de condiciones inseguras, que permita el manejo del riesgo.
3. Reforzar la capacitación sobre Factores Humanos del personal aeronáutico.
4. Procurar mayor capacitación y actualización sobre Factores Humanos para el Asesor de Prevención de Accidentes.
5. Capacitar a su personal en Programas de Control de Calidad en Mantenimiento e Inspección de aeronaves.
6. Dar cumplimiento a los STC del fabricante, o solicitar autorización a la DGAC para cambio o modificación de cualquier elemento de la aeronave.
7. Presentar por escrito y conducto regular, sobre cualquier solicitud de operación que no esté considerada en las OPSPECS.

A la Dirección General de Aeronáutica Civil

1. Incrementar las auditorias de Prevención de Accidentes, especialmente enfocada a Factores Humanos, a todos los operadores bajo la RAP parte 135.
2. Desarrollar métodos y procedimientos que permitan la verificación de autenticidad de la documentación sustentatoria de la trazabilidad y certificación de los componentes instalados en las aeronaves (Documento y firma). Así mismo, reforzar la capacitación de los Inspectores de Aeronavegabilidad sobre trazabilidad y certificación de productos aeronáuticos.
3. Elaborar procedimientos de coordinación y respuesta inmediata en caso de accidentes/incidentes y capacitar a los Inspectores de Aeronavegabilidad y Operaciones sobre el particular, cuando éstos desempeñen turnos de OSOA

en Lima y provincias. Estos procedimientos deberán estar en el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad y de Operaciones.

Al Ministerio Público

1. Se instruya a todas las dependencias de la Fiscalía de la Nación, sobre la necesidad de conocer los alcances y cumplimiento de la Ley de Aeronáutica Civil referente a la autoridad, responsabilidad y funciones de los miembros de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación en el desempeño de sus funciones, ante la ocurrencia de un accidente o incidente de aviación.

FOTOGRAFIAS

[Foto 1](#)

[Foto 2](#)