

# **DECLARACIÓN PROVISIONAL**

## **INCIDENTE GRAVE DE AVIACIÓN 024-2017**

**BOEING 737-530,  
MATRÍCULA OB-2124-P**

**OPERADO POR LA COMPAÑÍA  
PERUVIAN AIR LINE S.A.C.**

**AEROPUERTO  
ALEJANDRO VELAZCO ASTETE**

**CUSCO – PERÚ**

**13 DE DICIEMBRE DEL 2017**

## **NOTA IMPORTANTE**

Dando cumplimiento al Capítulo 6 del Anexo Técnico de la CIAA y al párrafo 6.6 del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación emite la presente Declaración Provisional con la finalidad de informar sobre el progreso de la investigación y las cuestiones más importantes relacionadas a la seguridad operacional derivadas de este evento.

La conducción de la investigación ha sido efectuada de acuerdo a las Normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y cuenta con la participación de otras organizaciones de investigación de accidentes de aviación de los Estados de fabricación y diseño, así como de los fabricantes de las aeronaves.

La información expuesta en la presente Declaración Provisional es de carácter factual y no incluyen análisis ni conclusiones y corresponden a los hallazgos iniciales del proceso de la investigación.

Los hallazgos iniciales podrían variar durante el proceso de investigación, por lo que cualquier uso o interpretación de los hechos descritos en una investigación no concluida, podrían derivar en conclusiones erróneas.

Las recomendaciones de seguridad operacional preliminares, que pudieran emitirse, únicamente cumplen con la finalidad de evitar y prevenir eventos de similar naturaleza.

## **INCIDENTE GRAVE B-737-530, MATRÍCULA OB-2124-P**

### **1. MATERIAL AÉREO**

- Nombre del Explotador : PERUVIAN AIR LINE S. A. C.
- Propietario : AZTECH LIMITED
- Fabricante : BOEING
- Modelo de Aeronave : B-737-530
- Estado de Matrícula : PERÚ
- Matrícula : OB-2124-P
- Explotación de la aeronave : RAP 119 NE y 121NE - Operaciones de Transporte Aéreo Comercial Nacionales e Internacionales, Regulares y No Regulares

### **2. LUGAR, FECHA Y HORA**

- Lugar : Aeropuerto "A. Velazco Astete" (SPZO)
- Ubicación : Cuzco - Perú
- Coordenadas : Lat.13°32'08.60" S, Long.71°56'19.62" O
- Elevación : 10,860 pies snmm.
- Fecha : 13 de diciembre del 2017
- Hora aproximada : 13:28 hora Local (18:48 UTC).

### **3. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE GRAVE**

El día miércoles 13 de diciembre del 2017, a las 13:50 horas, el vuelo PVN214, procedente de Lima (SPJC), inició el descenso para realizar el aterrizaje en el aeropuerto del Cusco (SPZO), para ello de acuerdo a las instrucciones del ATC del Cusco ingresaron a la pierna con el viento donde completaron los procedimientos de configurar el avión con 15 grados de flap y el tren abajo, recibiendo además información de la presencia de vientos de los 360 ° con intensidad variable entre 10 a 18 nudos en el tramo final; a continuación, ingresaron a la pierna base tratando de regular la velocidad a 135 nudos (velocidad de referencia para el aterrizaje), sin embargo, una vez enfrentado a la pista 28 (de acuerdo a los datos obtenidos del FDR) la velocidad se mantuvo en un promedio de 160 nudos, lo que generó una condición de vuelo no estabilizado en toda la aproximación, siendo afectando además por el viento y la activación momentánea e intermitente de la alarma de SINKRATE, el contacto se efectuó con 140 nudos (Vref+5 nudos) en la zona de aterrizaje (Touch

down). Después del contacto, se presentaron fuertes vibraciones en el tren izquierdo, que fueron en aumento en la medida que se producía la desaceleración, el piloto controló la dirección del avión logrando mantenerlo al centro, para posteriormente dejar la pista por la salida Delta.

El SEI del aeropuerto acompañó a la nave inmediatamente después de ser alertado por el ATC, se reportó haberse recogido algunas partes del tren afectado en la trayectoria hacia la zona remota de parqueo asignada, una vez parqueado el avión, los pasajeros dejaron el mismo sin haberse reportado ninguna novedad.

Posteriormente un equipo especial de mantenimiento del OMA 44 efectuó la evaluación de los daños en el tren izquierdo, reportando lo siguiente:

- Rotura de los TORSION LINK UPPER AND LOWER
- Rotura del DAMPER
- Rotura del soporte del DAMPER
- Dos mangueras de freno rotas (fuga de fluido hidráulico)
- Dos ruedas con desgaste (corte) interno
- Dos conjuntos de frenos inoperativos.

Se efectuó la extracción de datos a través del sistema MiniQAR y el retiro del avión de los registradores FDR y CVR, quedando estos últimos en cuarentena hasta la extracción e interpretación de la información disponible.

#### **4. LESIONES DE PERSONAS**

<b>LESIONES</b>	<b>TRIPULACIÓN TÉCNICA</b>	<b>TRIPULACIÓN AUXILIAR</b>	<b>PASAJEROS</b>	<b>TOTAL</b>
MORTALES	----	----	----	----
GRAVES	----	----	----	----
MENORES	----	----	----	----
NINGUNA	02	04	68	76
<b>TOTAL</b>	<b>02</b>	<b>04</b>	<b>68</b>	<b>76</b>

#### **5. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN**

- a. Tomando conocimiento del suceso, la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación – CIAA, dispuso la conformación de un equipo con un investigador encargado, quienes efectuaron las coordinaciones con el personal de tripulantes y el operador para obtener la información inicial.
- b. En el lugar de los hechos se efectuaron las indagaciones iniciales y las entrevistas al personal involucrado, obteniéndose información importante de las áreas de operaciones, instrucción, aeronavegabilidad, control de tránsito aéreo, meteorología, aeródromos, así como la evaluación y registro de los daños del avión y las marcas impregnadas en la pista de aterrizaje.
- c. Se llevó a cabo la notificación del suceso de acuerdo a lo indicado por el Anexo Técnico de la CIAA y a lo recomendado por el Anexo 13 de la OACI.

- d. Se dispuso que los registradores de vuelo CVR y FDR debidamente custodiados, fueran remitidos a talleres especializados para la extracción de los datos para su análisis y determinación de los hechos en pro del proceso de investigación.
- e. Con la información de datos extraídos con el sistema MiniQAR, se efectuó un análisis inicial de los hechos a cargo del personal CIAA y SMS del operador, determinándose inicialmente la ocurrencia durante la aproximación y aterrizaje de una condición de "Vuelo no Estabilizado" hasta el contacto y después de este el desarrollo del efecto "Shimmy Dámper" que generó vibraciones con resonancia, originando los importantes daños a los componentes del tren izquierdo.
- f. Por ello se efectuó una reunión entre el personal de SMS y de operaciones del operador, inspectores de operaciones y de aeronavegabilidad de la DGAC y personal CIAA, determinándose mediante acta la aplicación de recomendaciones en las áreas de instrucción, entrenamiento para evitar las aproximaciones no estabilizadas y además la aplicación de Boletines de mantenimiento para prevenir la ocurrencia del efecto Shimmy Damper.
- g. El pronunciamiento técnico final, y la elaboración del Informe Final sobre las investigaciones realizadas, se encuentran en proceso.

## **6. PRÓXIMAS ACCIONES**

La Comisión continúa el proceso investigación dispuesto, que se encuentra en su fase final, al término de la cual el informe final será publicado de acuerdo a lo establecido por la Ley de Aeronáutica Civil 27261.

*Comisión de Investigación de  
Accidentes de Aviación – CIAA  
Diciembre 2021*