

MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES
VIVIENDA Y CONSTRUCCION

DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO

N° DE MATRICULA OB-1569

AERONAVE = YAK-40
FECHA = 05-NOV-94 (14:00R)
PROPIETARIO = SERVICIOS AEREOS AMAZONICOS

INDICE GENERAL

OB-1569

YAK-40

- A.- PERMISO DE OPERACION
- B.- INSCRIPCION DE AERONAVES
- C.- AERONAVEGABILIDAD
- D.- PERSONAL CALIFICADO
- E.- VUELOS REALIZADOS
- F.- INFORMACION TECNICA DEL AVION Y MOTORES
- G.- MANIFESTACION DE PILOTOS Y TRIPULACION AUXILIAR
- H.- PROGRAMACION DIA 05, TRIPULACION Y PASAJEROS
- I.- HABILITACION EN EL EQUIPO DE LA TRIPULACION
- J.- INFORMES DE LA COMPAÑIA
- K.- PLAN DE VUELO
- L.- CONDICIONES METEOROLOGICAS
- M.- FOTOGRAFIAS
- N.- DENUNCIA POLICIAL Y ACTA DE DEFUNCION DE FALLECIDOS
- R.- INFORME DEL JEFE DE AEROPUERTO DE JUANJUI
- O.- INFORME PRELIMINAR

I.- DESCRIPCION DEL ACCIDENTE:

Siendo las 14:00 horas del 05 de Noviembre de 1994. La Aeronave Yak-40 de matricula número OB-1569 de propiedad de la Compañía SERVICIOS AEREOS AMAZONICOS, hizo su aterrizaje en el Aeródromo de Saposoa, procedente de la ciudad de Trujillo en cumplimiento del itinerario 2079, teniendo como Comandante de la Aeronave al Piloto Instructor sr. VALODYNYE KICHLIAN, al Piloto Alumno Sr. Victor Zarate Tejada, el Piloto Sr. Julio Aguije (cuya función fue servir de interprete y asesoramiento en la zona de operación ANEXO "G") al Ingeniero Aeronáutico, Sr. Romy Picón Aguilar en función de apoyo como mecánico, como Tripulantes Auxiliares Vivian Alfaro Mendez, Keyla Malpartida Reátegui, Karina Alván Herrera y 23 pasajeros.

En el acercamiento al campo, la Tripulación pudo observar que al lado derecho del aeródromo de Saposoa, se presentaban condiciones meteorológicas adversas, con lluvia, la misma que avanzaba hacia la vertical del campo a una distancia aproximada de 3 Km., según Informe del Piloto (ANEXO "G"), Sr. Víctor Zarate y del Piloto Sr. Julio César Aguije y en la aproximación final, ingresaron en condiciones de lluvia, perdiendo la visibilidad del campo.

Estos manifiestan que le comunicaron al Piloto Instructor para una ida de largo, pero este decide realizar el aterrizaje sin visibilidad horizontal y vertical, a muy baja altura la tripulación observa la copa de los árboles y la pista a la derecha, a lo que el Piloto Alumno aplica potencia para una ida de largo, en este momento el Piloto Instructor retrocede los aceleradores quitándole potencia a los motores, y decide aterrizar, efectuando un brusco viraje a la derecha, aterrizando aproximadamente a la mitad de la longitud del campo y pegado a la izquierda del eje de la pista (observar croquis), aplica procedimientos de reverso de motor, efectua el frenado, que no es efectivo por las condiciones de lluvia y el avión se desliza hasta caer al río, ocasionandose la destrucción del avión y el fallecimiento del Piloto Instructor y 05 Pasajeros.

II.- LESIONES Y DAÑOS

1) DAÑOS PERSONALES:

- a) Tripulación : Anexo N Fallecidos
- b) Pasajeros : Anexo N Fallecidos

Y

Año Fabricación	:	19-12-74	16-09-71
Tiempo Total de vida:		16,000 HRS.	16,000 HRS.
Tiempo Total	:	14,110.58 HRS.	8,712.29
TURM	:	2,969.47 HRS.	4,922.25
TBO HRS.	:	3,000 HRS.	3,000 HRS
TBO CICLOS	:	5,000 Ciclos	5,000 Ciclos

A.F.U.

Tipo Modelo	:	AI-9 TURBO NEUMATICO
Nº de Serie	:	H-98310054E
Fecha de Instalación:	:	31-03-93
Año de Fabricación	:	30 de Marzo de 1993
Tiempo Total	:	5224
T.B.O	:	6,000 ó 12 años

IV.- HECHOS Y EVIDENCIAS

1.- Que la Compañía Servicios Aéreos Amazonicos S.A. cuenta con una solicitud de Registro N9934325 y 0409 del 03-12-93 y 21-01-94, y cuenta con permiso de Vuelo (mensaje N2089 con fecha 17 de Octubre 1994).

2.- Que la Compañía Servicios Aéreos Amazonicos S.A. tiene la Aeronave YAKOLEV-40 (YAK-40), Matricula OB-1569 inscrita en los registros públicos de Aeronaves (ANEXO B).

3.- Que la Aeronave YAK-40, Matricula OB-1569 se encontraba en condiciones operativas y con el certificado de aeronavegabilidad vigente desde el 08 de agosto de 1994 hasta el 08 de Agosto de 1995 (ANEXO C).

4.- Que la Aeronave YAK-40, fue chequeada operativamente por un Inspector DGTA realizando un vuelo de Lima-Tingo Maria-Lima, posteriormente el 25 de octubre realizó el itinerario Trujillo-Saposoa-Juangui-Tocache-Lima, quedando operativa.

5.- Que la Compañía SERVICIOS AEREOS AMAZONICOS S.A., tiene registrados en la Dirección de Personal Aeronáutico a personal extranjero de nacionalidad Ucraniana para la conducción técnica de sus Aeronaves Yakolev (YAK-40) y Tripulantes Auxiliares calificados en el mismo avión (ANEXO D).

6.- Que la Ley de Aeronáutica Civil N°24882 en su artículo 569 autoriza la Contratación de Personal Extranjero para la conducción técnica de sus Aeronaves hasta por un plazo de 01 año después de comprobar la ausencia de Personal Peruano capacitado en la operación de la Aeronave.

7.- Que la Tripulación programada el día 05 de Noviembre de 1994 en el itinerario 2079 fue:

- a.- Piloto Instructor : Sr. VALODYMYR KICHLIAN
- b.- Piloto Alumno : Sr. VICTOR ZARATE
- c.- Apoyo Mecánico : Sr. ROMY PICON
- d.- Piloto (como inter : Sr. JULIO AQUILJE
prete y a la vez
de Asesoramiento
en la Zona de
Operación).
- e.- Tripulación Auxiliar: Srta. VIVIAN ALFARO
Srta. KEYLA MALPARTIDA
Srta. KARINA ALVAN (Instrucción)

8.- Que la Tripulación Técnica contaba con la Habilitación en la Aeronave YAK-40 y el apto médico vigente (ANEXO I).

9.- Que la Tripulación hasta el 05 de Noviembre de 1994 realizó un total de:

SR. VALODYMYR KICHLIAN

TOTAL HORAS DE VUELO	:	11,768.23 HRS.
TOTAL HORAS DE VUELO YAK-40	:	7,791.23 HRS
TOTAL HORAS DE VUELO YAK-40 EN EL PERU	:	198.23 HRS.

SR. VICTOR ZARATE

TOTAL HORAS DE VUELO	:	9,190.00 HRS.
TOTAL HORAS DE VUELO AERONAVE JET	:	8,000.00 HRS
TOTAL HORAS DE VUELO SIMULADOR YAK-40	:	10.00 HRS.
TOTAL HORAS DE VUELO YAK-40	:	23.30 HRS.

SR. JULIO AQUILJE

TOTAL HORAS DE VUELO	:	5,218.15 HRS.
TOTAL HORAS EN SIMULADOR YAK-40	:	10.00 HRS.
TOTAL HORAS DE VUELO YAK-40	:	69.40 HRS.

10.- Que la Tripulación Auxiliar contaba con la habilitación en la Aeronave YAK-40 (ANEXO I).

11.- Que según la declaración de los Tripulantes sobrevivientes no existió coordinación al momento de la aproximación y aterrizaje habiendo sugerido los mismos una ida de largo (Ver ANEXO G).

12.- Que las condiciones del tiempo lluvioso la pista del Aeródromo de Saposoa se encontraba mojada, lo cual no permitió un frenado efectivo.

V.- ANALISIS DE LOS HECHOS

- 1.- Que la Compañía SERVICIOS AEREOS AMAZONICOS S.A., cuenta con un permiso de Vuelo Provisional N°089, con fecha 17 de Octubre de 1994, que la autoriza a efectuar operaciones aéreas con la aeronave YAK-40, con N° de matrícula OE-1569; la misma que reunía las condiciones de Aeronavegabilidad y se encontraba apta para operar en el País (ANEXO "C").
- 2.- Que la compañía SERVICIOS AEREOS AMAZONICOS S.A., cuenta con Personal de Tripulantes Técnicos y auxiliares habilitados en el avión YAK-40 (ANEXO I).
- 3.- Que de las manifestaciones del Piloto Alumno Víctor Zarate y del Piloto Observador Sr. Julio Aguije (ANEXO G), se establece que las condiciones meteorológicas sobre el campo de Saposoa no eran del todo favorable y que a pesar de sugerirle al Piloto Instructor una ida de largo, éste procedió al aterrizaje, llegando a hacer contacto aproximadamente a la mitad de la pista, no pudiendo detener la Aeronave a pesar de aplicar freno y full reversa.
- 4.- Que por las condiciones del tiempo lluvioso, la pista del Aeródromo de Saposoa se encontraba mojada, lo cual no permitió un frenado efectivo.
- 5.- Que según Declaraciones de los Pilotos sobrevivientes Sr. Víctor Zarate (Piloto Alumno y el Piloto Sr. Julio Aguije (ver ANEXO "G"), esto manifiestan que el Piloto Instructor de nacionalidad Ucraniana Sr. VALODYMYR KICHLIAN, decidió, pese a las condiciones visuales adversas, realizar el aterrizaje.

VI.- CONCLUSIONES

De acuerdo al análisis de los hechos y a las manifestaciones del Piloto Alumno y del Piloto Observador, se llega a la conclusión que el Piloto Instructor decide continuar con el aterrizaje, a pesar de que las condiciones meteorológicas no eran las adecuadas y perdiendo de vista a la pista en la aproximación final, haciendo contacto visual a muy baja altura (50' aproximadamente), forzando el ingreso al campo,

7

haciendo caso omiso de la sugerencia de los otros pilotos de efectuar una ida de largo y aterrizando en el segundo tercio de la pista, la cual se encontraba mojada por efectos de la lluvia, lo cual no permitió un frenado efectivo por lo que la aeronave se salió de la pista cayendo y hundiéndose en el río.

VII.- CAUSAS

PRINCIPAL:

Error personal del Piloto por no cumplir con las reglas de vuelo visual y sus procedimientos.

CONTRIBUTORIAS:

- El mal tiempo en la zona del Aeródromo de Saposoa.
- Descordinación de la Tripulación al no hacer un comentario previo antes del procedimiento del aterrizaje.

VIII.- RECOMENDACIONES

Para autorizar la operación de Pilotos Extranjeros en aeródromos que no cuentan con ayudas a la navegación, la Empresa Aérea tendrá que instruir adecuadamente a sus Pilotos, para posteriormente ser chequeados por un Inspector DGTA.

7

