

Boletín Informativo 8

Matrícula : HP1405APP				Categoría / peso - 5700kilogramos
Marca y modelo de la A/N: Cessna/C208				Año de fabricación: 1999
No. Motores/ marca /modelo:1/P&W/PT6A-114				
Fecha: 28 de noviembre del 2001				Hora local: 11:48 am
Lugar del suceso: Fila Chontal Cerro San Ramón				Coordenadas: 09°35'N /84°10'W
<i>Lesiones</i>	<i>Mortales</i>	<i>Graves</i>	<i>Leves / Ninguna</i>	Piloto al mando (Licencia): Piloto Comercial
				Copiloto (licencia): Piloto comercial
Tripulación	2	-		Edad / sexo: 29/ masculino
				Total de Horas : 4357 horas
Pasajeros	1	5		Tipo operación: Comercial
				Fase de Operación: Descenso
Otros			-	Tipo de evento: CFIT
				Daños a la aeronave: mayores

Reseña del vuelo

El 28 de noviembre del 2001, la aeronave, se encontraba realizando un vuelo local comprendido entre el aeropuerto Juan Santamaría y el aeródromo de Puerto Jiménez, con parada intermedia en el aeródromo de la Managua en Quepos. Era el segundo vuelo del día para la tripulación, el cual incluía recoger cuatro pasajeros en La Managua y continuar a su destino final. Pasados dieciocho minutos después del despegue de MROC, el piloto se comunica por radio con la compañía en Quepos y solicita información del tiempo y dice estimar en cuatro minutos aterrizar. Transcurridos diez minutos de la comunicación con la compañía el encargado de la estación trata infructuosamente de



Teléfono: (506) 290-0664
Apdo. Postal #5026-1000
San José, Costa Rica

comunicarse con la aeronave y al no obtener respuesta, activa el protocolo de emergencia, iniciando la búsqueda ese mismo día,



localizándose la aeronave al día siguiente al costado norte de la fila Chontal a ocho millas al noroeste de la pista del aeródromo de La Managua. La tripulación y un pasajero sufrieron lesiones fatales y el resto de los ocupantes lesiones físicas graves. Hubo fuego después del impacto a la altura de la planta motopropulsora.

Causa Probable

La Unidad de Investigación de Accidentes Aéreos (UIA) determinó que la causa probable fue la falta del piloto volando de no asegurar y mantener una separación (vertical, horizontal y lateral) adecuada contra el terreno montañoso y de no permanecer en condiciones de vuelo visuales (VMC). Además la falta de acción correctiva a tiempo por parte de la tripulación de vuelo permitió que la aeronave volará de manera controlada e inadvertida contra el terreno.

Factores contribuyentes

- Pérdida de conciencia situacional y atención por parte de la tripulación
- Inadecuado monitoreo y fiscalización por parte del piloto no volando.
- Falta de aplicación o adherencia de los procedimientos estándar de operación establecidos por el operador.
- Utilización de procedimientos de vuelo no escritos ni aprobados
- Falta de cultura respecto a la seguridad operacional por parte de la tripulación.
- La no aplicación de las reglas de vuelo (VFR) por parte de la tripulación.
- Falta de labor de equipo entre piloto y copiloto. (CRM)
- Condiciones meteorológicas adversas.

Teléfono: (506) 290-0664
Apdo. Postal #5026-1000
San José, Costa Rica

Recomendaciones sobre seguridad

- 1) A pesar de que el operador ya tiene un programa establecido de prevención de accidentes, respecto a accidentes tipo CFIT, este debe ser reforzado y se debe de verificar su aplicación.
- 2) El operador debe de concienciar al personal e incrementar su estado de alerta acerca del fenómeno CFIT por medio de adiestramiento y publicaciones. Y además entrenar a las tripulaciones de vuelo en las maniobras de escape CFIT.
- 3) El operador debe de mantener los esfuerzos por elevar la conciencia situacional de las tripulaciones de vuelo.
- 4) El operador debe de asegurarse de que las tripulaciones de vuelo tengan las cartas de vuelo adecuadas y que estos conozcan de las altitudes seguras en sus áreas de operación.
- 5) El operador debe de exigirle al personal el cumplimiento de los procedimientos estándar de operación establecidos por SANSa, que los estándares deben ser conocidos y entendidos por todos y cada uno de los individuos encargados de aplicarlos.
- 6) El operador debe de establecer un programa continuo de chequeos en ruta.
- 7) Para verificar el cumplimiento de las rutas establecidas, el operador debe de elaborar una tabla con los tiempos requeridos por sus aeronaves de acuerdo a sus performance normal, y esta información se deberá de comparar regularmente con los tiempos reportados por sus pilotos para así determinar el incumplimiento de los procedimientos aprobados (contemplar márgenes de error).
- 8) Las tripulaciones deben de apegarse a las especificaciones de operación aprobadas (VFR/IFR).
- 9) Las tripulaciones deben de utilizar el GPS solo como medio suplementario de navegación.
- 10) El operador deberá de incrementar la disciplina de las tripulaciones para que reconozcan sus responsabilidades en la cabina de vuelo para:
 - i. No violar deliberadamente los procedimientos de vuelo.
 - ii. Cumplir con las reglas de vuelo aplicadas No violar deliberadamente los procedimientos de vuelo.
 - iii. Cumplir con las reglas de vuelo aplicadas No violar deliberadamente los procedimientos de vuelo (CRM).

- 11) La conducta y hábitos de las tripulaciones de no observar los procedimientos de vuelo establecidos por la empresa, amerita que se tomen medidas urgentes y efectivas por parte del operador.
- 12) El operador está en obligación de ejercer mayor control sobre las tripulaciones y efectuar las calificaciones adecuadas y mantener en sus registros las acciones.
- 13) El operador deberá de comunicar a la DGAC de cualquier cambio en el equipo y/o ruta para ser sometido a aprobación por el Consejo Técnico de Aviación Civil.
- 14) La DGAC deberá de mejorar la vigilancia a los operadores en el cumplimiento de los procedimientos establecidos en el Manual de Operaciones aprobado.