



**INFORME FINAL DE ACCIDENTE
A LA AERONAVE HP-1623AS EL DÍA 31 DE DICIEMBRE 2009
OCURRIDO EN SAMBÚ PROVINCIA DE DARIEN**

1 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

1.1 RESEÑA DEL VUELO.

La aeronave despegó del aeropuerto Marcos A, Gelabert a las 1415 UTC (9:15 am) presento plan de vuelo con destino a Sambú Darien cincuenta y cinco minutos (55) en ruta combustible para 4 horas 30 minutos, El vuelo se desarrollo en forma normal.

Aproximadamente a las 2000 UTC (3.00 pm) se recibe informe de Seguridad Aérea que la aeronave se accidento en la pista de Sambú Darien en las coordenadas geográficas 08°02'05"N / 078°12'59"W

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES			
GRAVES			
ILESOS	1	3	

TOTAL A BORDO: 4 personas.

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE:

La aeronave debido al impacto sufre los siguientes daños:

Ala izquierda golpeada con el empotre partido

Tren de nariz roto

Tren principal izquierdo roto

Palas de la hélice dobladas

Abolladuras en distintas partes del fuselaje

1.4 OTROS DAÑOS.

Una valla publicitaria fue afectada por el impacto del ala izquierda.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

Piloto al mando:

Edad: 29 años

Lic. comercial.

T.T. Horas de vuelo 800.00 hrs., en el equipo accidentado 5.00hrs. Certificado medico de primera sin ninguna limitación, con fecha de expedición 7 de julio de 2009, vigente al momento del accidente.

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

Matrícula HP-1623AS
Fabricante Cessna
Numero de Serie 172RG0149
Categoría Utilitaria (utilización instrucción)
Horas totales de fuselaje 12879.7.
Fecha de inspección anual 30-3-2009

MOTOR LYCOMING

Modelo. O.360. F1A6
Numero de serie L-24258-36A
Fecha del último Overhaul 2-sep-09
El 18 de febrero de 2009 se le efectuó mantenimiento de 100 hrs.
T.T. 7162.0hrs.

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.

Reporte meteorológico del día 31 de diciembre de 2009 de las 1500 hasta las 1800 UTC de la estación Aeronáutica Miraflores (Darien) área mas próxima a Sambu.

El presente informe representa las condiciones meteorológicas de la estación de Miraflores (Darien) como parte de la información necesaria para la investigación del accidente del HP-1623AS (ver apéndice 2).

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

La aeronave HP-1623AS despegó a las 13:27 UTC (08:27am) del Aeropuerto Marcos A. Gelabert con destino a Sambú (Darien) el vuelo se desarrollo de manera normal.

1.9 COMUNICACIONES

El sistema de comunicación de la aeronave se encontraba operativo.
Los contactos con la aeronave durante su ruta de vuelo fueron normales.

2.0 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

La pista de Sambú (Darien) se encuentra localizada en las coordenadas 080205N / 0781259W con una dimensión de 500 x 10 m, fabricación de concreto con orientación 12 / 30 elevación 39' temperatura 33°C para aeronaves con peso máximo de aterrizaje 15.000lbs

2.1 REGISTRADORES DE VUELO.

No se requiere la instalación de este equipo para este tipo de aeronave.

2.2 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE.

La aeronave quedo al lado izquierdo del final de la pista 12, próxima al río después de impactar con los postes que sujetan la valla publicitaria ocasionándole daños sustanciales

2.3 INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

La tripulación y los pasajeros no se sometieron a examen médico.

2.4 INCENDIO.

No hubo

2.5 SUPERVIVENCIA. Los pasajeros y el capitán de la aeronave salieron ilesos, confirmado el accidente se envía la información a las diferentes dependencias.

2.6 ENSAYO E INVESTIGACIONES.

Se tomaron fotos del área de impacto y de la aeronave accidentada

Se entrevistaron a testigos

Se tomaron versiones de los pasajeros de la aeronave

Se verificaron huellas y evidencias en el lugar del accidente.

Se entrevistó al piloto.

2.7 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN.

La aeronave Cessna modelo 172RG S/N 172RG0149 **categoría Utilitaria, (Utilización Instrucción)** propiedad de la empresa **Advance Trading Corp operada y/o explotada por .Abrook Flight School Panamá, S.A.; se encontraba con su certificado de aeronavegabilidad vigente** al momento del accidente, fue utilizada para transportar pasajeros a Sambú.

2.8 ANALISIS

2.8.1 El piloto solo contaba con cinco (5) horas de vuelo en este equipo.

2.8.2 Las condiciones meteorológicas eran óptimas.

2.8.3 Se cumplieron los procedimientos de comunicaciones estándar durante el vuelo.

2.8.4 El piloto Informa que por los obstáculos al aterrizar hace contacto después de haber recorrido un cuarto de pista.

2.8.5. El piloto reporta haber aplicado 30º grados de flaps al aterrizar.

2.8.6 Por las huellas observadas del tren principal y el de nariz empiezan a verse las huellas del recorrido fuera de la pista a una distancia de 375 m del umbral de la pista N° 12.

2.8.7 No se observan huellas de frenado ni de recorrido dentro de la pista después del ¼ de pista que aduce el piloto recorrió antes del contacto con el pavimento.

2.8.8 Tampoco se observa la huella de salida de la pista.

2.8.9 Por lo observado en el panel de instrumentos la posición de la palanca de flaps esta en la posición cero (0), la condición de algunos de los cables que conectan los mandos del ala izquierda están rotos por el impacto.

2.8.10 Se puede analizar de todo lo anterior que la aeronave al momento del aterrizaje se desplazo $\frac{1}{4}$ de pista (aproximado 125m del umbral de pista) sin grados de flap, la velocidad influyo en el frenado, como lo aduce el piloto derrapo la aeronave fuera de la pista el cual no pudo controlar antes de impactar con la valla.

2.9 CONCLUSIÓN.

La causa del accidente fue el impacto con los postes de la valla publicitaria producto de la salida de pista ocasionado por:

- a) haber aterrizado pasado $\frac{1}{4}$ de pista
- b) No haber mantenido el centro de pista durante la carrera de aterrizaje
- c) No haber disminuido la velocidad en la carrera de aterrizaje de la aeronave.

3.0 RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD.

- 3.1 Que los pilotos que vuelan a pistas pocos usables con pasajeros y pocas horas de vuelo en la aeronave a usar, lo hagan en compañía de pilotos con experiencia en pistas de estas condiciones.
- 3.2 Que el piloto al volar a pistas poco usuales verifiquen las condiciones operacionales de la aeronave que vuelan con respecto a la longitud de la pista que aterrizara.
- 3.3 Que efectué un proceso de emergencias posibles que puedan ocurrir en la condiciones de pista que aterrizara con respecto a las condiciones y performance de la aeronave que vuela.

APÉNDICE

Apéndice 1 fotos en el área del accidente

Apéndice 2 Informe meteorológico

JUSTO CAMPOS
Investigador de Accidentes

ING. EUNIDES A. PEREZ
Jefe de la Unidad de Investigación de Accidente