

**Análisis y Crítica Metodológica
Comentarios y Preguntas
al
*Informe Final CIAA-ACCID-001-2010***

Nazca Airlines s.a.c. Cessna U206F OB-1117
Pampas de Nasca- Perú
25 de febrero del 2010

Por amor a mi hijo Matías, una víctima

Fernando Ramírez Morales
Académico Universidad de Chile
Padre de Matías Ramírez Poblete (26) víctima del accidente del 25 /2/2010

1.- Presentación

Soy Fernando Ramírez Morales, padre de Matías Ramírez Poblete (26) chileno víctima del accidente del avión Cessna U206F Número de Serie: U20603276, OB-1117 de Nazca Airlines que se precipitó a tierra el 25 de febrero de 2010.

En la presentación de este Informe de Análisis y Crítica Metodológica Comentarios y Preguntas (IACM) al *Informe Final CIAA-ACCID-001-2010* represento también a las familias de Alejandra Cienfuegos Silva y Gabriela Ortega Poblete, las otras víctimas chilenas de dicho accidente.

Desde hace 30 años trabajo en el Departamento de Ciencias Históricas de la Universidad de Chile como académico e investigador y aunque no tengo *expertise* en el área de la aeronavegación, poseo un amplio conocimiento en la preparación de informes de investigación y en la revisión de proyectos de distinto orden lo que me permite abordar desde una perspectiva metodológica una variedad de temas y materias.

2.- Motivación

Es de obvia comprensión que la muerte de mi hijo Matías, la de mi sobrina y ahijada Gabriela y mi amiga Alejandra son la motivación para interiorizarme de todo aquello que sirva para esclarecer y determinar las responsabilidades del accidente del 25 de febrero de 2010. Por otra parte, me asiste una legitimación moral, ética y de amor en el compromiso de coadyuvar en lo que sea posible para que esta tragedia no vuelva a repetirse. Nadie puede moralmente oponerse a que yo levante mi voz en este asunto.

3.- Objetivo de este *Informe de Análisis y Crítica Metodológica. Comentarios y Preguntas*.

Considerando que de una lectura detallada del *Informe Final CIAA-ACCID-001-2010* se desprenden contradicciones, incongruencias, falta de acuciosidad y del celo profesional que se requeriría en una investigación, que en parte de su cometido servirá para ayudar a esclarecer el fallecimiento de 7 personas, es que me permito elevar a la consideración de la autoridad del Perú y Chile que corresponda este *Informe de Análisis y Crítica Metodológica. Comentarios y Preguntas* con el objetivo de:

- a) Analizar y criticar la calidad de la información presentada en el *Informe Final CIAA-ACCID-001-2010*.
- b) Establecer que se aprecia cierta lenidad de parte de la CIAA en el cumplimiento de sus obligaciones investigativas.
- c) Representar a la autoridad que corresponda que deben enmendarse o volver a cumplirse todos aquellos procesos que permitan esclarecer con mayor eficiencia lo que aconteció en el accidente en que fallecieron nuestros hijos.

4.- Organización de este *Informe*.

- 1.- Se identifica la página del Informe Final CIAA-ACCID-001-2010 sobre el cual se hace el comentario crítico. Se mantiene el orden y títulos del Informe.
- 2.- Se establecen preguntas y/o comentarios sobre la calidad de la investigación y redacción del Informe Final CIAA-ACCID-001-2010. Cada comentario declara una fuente o nota que identifica su origen.
- 3.- Se incorporan fotografías, citas o notas de aclaración sobre aspectos relevantes.

La presentación de este informe sigue el mismo orden del Informe Final CIAA-ACCID-001-2010. Sin perjuicio de lo anterior, quiero consignar algunos datos que me parecen pertinentes para establecer ciertos aspectos del Informe de la CIAA:

1.- No queda claro quién o quiénes son los responsables de la Empresa Nazca Airlines. Respecto de este primer punto es necesario aclarar que existen dos y tal vez tres personas en esta cuestión.

2.- Por una parte aparece un señor llamado **Guillermo Franklin Horler Altamirano** con dirección en Calle Diez Canseco N° 414 Of. 502. Miraflores. Lima. Este señor en distintos documentos se identifica como piloto, empresario o gerente de Aeroica y Nazca Airlines. En la página web del Ministerio de Transporte de Perú se identifica como representante legal y gerente general de Nazca Airlines.

“NAZCA AIRLINES S.A.C. GUILLERMO HORLER Gerente General.. Calle Diez Canseco N° 414 Of. 502

Miraflores 444-2140 242-9164.Especial / Turístico 131 RUC: 20511002801.Razón Social: NAZCA AIRLINES

SOCIEDAD ANONIMA CERRADA.Fecha Inicio Actividades: 01 / Julio / 2005. Actividad Comercial: Transporte Regular Via Aerea..CIU: 62103

Representantes Legales de NAZCA AIRLINES SOCIEDAD ANONIMA CERRADA.”

Fuente: http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/aereo/aeronauticacivil/emp_nac/EmpNacionales.pdf

3.- Sin embargo, de la indagación hecha por el suscrito surge el nombre de **Franklin Horler Tuero** que se identifica como el dueño del avión OB-1117 y con dirección en Avenida San Borja Sur 870 Depto. 200 San Borja. Lima Perú. **(Ver: Fotos N° 1, 2,3 y 4)**

Esta información la obtuve de un detenido análisis de las fotografías tomadas por algunos de los pasajeros del avión accidentado el mismo día del siniestro. Estas fotografías que fueron tomadas por la cámara de Matías Ramírez Poblete (QEPD) me fueron entregadas por el Consulado de Chile en Lima y se las había hecho llegar la Fiscal Provincial de Nazca. En estas fotografías se observa un documento denominado CERTIFICADO DE MATRICULA N° 00077-2008 de fecha 11 de noviembre de 2008 en el que aparece Horler Tuero.

4.- En los días siguientes al accidente del OB-1117 en febrero de 2010 aparece un señor llamado **Franklin Horler Tijero** ante diversos medios de comunicación peruanos identificándose como el Gerente de Operaciones. Este señor Horler especuló sobre los motivos de la caída del avión y fue lo que permitió que el Sr. Ramón Gamarra, jefe de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) sostuviera - antes que siquiera se iniciara la investigación - que “*ni la aeronave ni el piloto tenían ningún tipo de problemas*”.¹

Este señor Horler Tijero es hijo de Horler Altamirano y en los últimos años se han cambiado mutuamente de cargos y responsabilidades en la empresa Aeroica y en Nazca Airlines. En paralelo, también se identifica como Gerente de Operaciones un señor **Stephan Horler Kong**. (Fuente: Expediente: 126-2010-C.I Lima Al SEÑOR: Dr. JOSÉ FERNANDO TIMARCHI MELÉNDEZ FISCAL SUPERIOR TITULAR Jefe de la Oficina Desconcentrada de Control Interno de Lima. Presentada por Ricardo Valle Cabrera, DNI N° 07710808, con domicilio real en Av. Precursores 653, Maranga, San Miguel. En la denuncia contra la Fiscal Dra. MAGDA VICTORIA ATTO MENDIVES, Titular de la 53va Fiscalía Provincial Penal de Lima. Publicado el 13 de abril de 2010 En: <http://www.ricardovalle.blogspot.com/2010/04/expediente-126-2010-c.html>)

5.- Me parece de suma importancia que la CIAA y la Fiscalía de Nazca establezcan con claridad la participación real de estos sujetos en las responsabilidades de las empresas Aeroica (encargada del mantenimiento del OB-1117) y Nazca Airlines.

¹ <http://www.elcomercio.com/Generales/Solo-Texto.aspx?gn3articleID=229469>. 26 febrero 21010

Fotos que indican a **Franklin Horler Tuero** como dueño del Cessna U206F –OB-1117

Por razones de intimidad y dolor familiar esta foto no se presenta. Estaría disponible si la autoridad judicial lo requiriera

Foto N° 1: Aparecen Matías Ramírez Poblete (26) y Alejandra Cienfuegos Silva (25) (QEPD) en el asiento trasero del OB-1117 al momento del despegue (15,47 UTC) el 25/2/2010. La foto probablemente fue tomada por Gabriela Ortega Poblete que ocupaba el asiento del copiloto. Esta fotografía junto a otras fueron encontradas por la Fiscal Provincial de Nazca y entregadas en el Consulado de Chile en Lima en Marzo de 2010.



Foto N° 2: Aproximación con macro de Microsoft Picture Manager en que se destacan dos documentos legales sobre la Matrícula N° 00077-2008 y el Certificado de Aeronavegabilidad 09-043



Foto N° 3: Segunda aproximación con macro de Microsoft Picture Manager en que se destacan dos documentos legales sobre la Matrícula

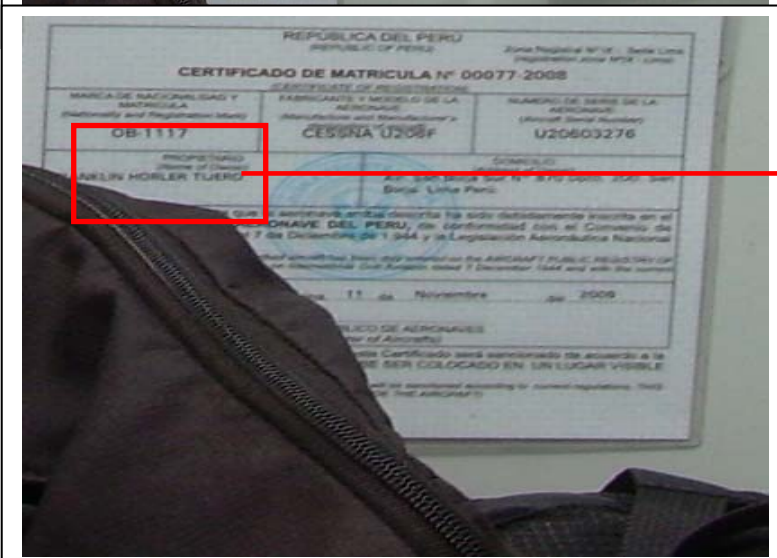


Foto N° 4: Detalle de la matrícula del avión OB-1117 donde se observa que el dueño del avión es **Franklin Horler Tuero**, cuyo domicilio es distinto al expresado en la inscripción de Nazca Airlines.

I.- PREGUNTAS Y COMENTARIOS SOBRE LA SECCIÓN “INFORMACIÓN FACTUAL DEL INFORME CIIA-ACCID-001-2010”

Estos comentarios y preguntas están basados en la lectura del **Informe CIIA-ACCID-001-2010** y el apoyo de otros documentos que han circulado en la web o en la prensa peruana sobre el accidente. La organización del Informe del suscrito es la siguiente:

- a) Se indica la página del Informe de la CIIA que se analiza bajo la forma de **Comentario Pregunta a la Página...**
- b) Se cita textualmente lo que dice la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación bajo la forma: **DICE LA CIIA.**
- c) Se plantea **PREGUNTA** o **COMENTARIO.**

Comentarios y Preguntas a la Página 2 / Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIIA):

La CIIA para este informe aparece constituida por: *Fernando Melgar Vargas*. Presidente de la CIIA. *Pilar Iberico* Secretaria Legal. *Juan Köster Arauzo* en Operaciones. *Patrik Frykberg Peralta* Aeronavegabilidad. *Saúl Romero Bonilla* Jefe del Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento.

COMENTARIO: Esta Comisión de la CIIA (salvo el señor Saúl Romero) es la misma que redactó el informe del accidente de este mismo avión el 17 Noviembre de 2008. (Ver: *CIIA-INCID-017-2008, CESSNA U206F, OB-1117, NAZCA AIRLINES*) Como comentaremos más adelante, la investigación y las conclusiones de dicho informe del año 2008 fueron más contundentes que las del informe del 2010 que ahora comentamos. Al parecer el funcionario que redactó este Informe 2010 fue *Patrik Frykberg Peralta*.

Comentarios y Preguntas a la Página 6/ Introducción:

COMENTARIO: No se indica año de fabricación de la aeronave ni su procedencia anterior en cuanto al propietario. En la página 13 se menciona que la nave es de 1976. Se comentó en la prensa durante el mes de Marzo del 2010 que probablemente dicha nave OB-1117 fue ingresada irregularmente al territorio peruano.

PREGUNTA: ¿Dicha situación fue investigada?

Comentarios y Preguntas a la Página 7/ Reseña del vuelo

COMENTARIO: Se sostiene en el Informe CIAA que “El día 25 de Febrero del 2010 a las 15:47 UTC, la aeronave OB-1117, operada por la compañía Nazca Airlines, despegó del Aeródromo “María Reiche Newman” (el subrayado es mío).

Sin embargo, en la página 6, dice que el avión cayó a las 15,55 UTC, es decir, 8 minutos después de despegar (ver el texto: Hora aproximada: 15:55 UTC (10:55am hora local) y luego en la página 7, se lee que “La aeronave sobrevoló las líneas de Nasca en el circuito establecido por aproximadamente 20 minutos, y cuando se disponía a sobrevolar la figura de la Araña mediante un viraje por derecha, súbitamente incrementa su banqueo y cae sin control, colisionando con el terreno”(p.7).

PREGUNTA: ¿El avión voló 8 o 20 minutos? ¿Cómo llegó a establecerse el tiempo de vuelo antes de la caída del avión?

COMENTARIO: Esta cuestión (el tiempo de vuelo), me parece fundamental establecerla para poder vincularla a la interrogante sobre cuánto combustible llevaba el avión.

Comentarios y Preguntas a la Página 9/ Otro daños:

DICE LA CIAA: “Se pudo obtener un video antiguo, del año 2007², en donde se observa al piloto de la aeronave cediendo los controles a un pasajero que viajaba en el asiento del copiloto. De igual forma, se analizó el video digital que se tomó dentro de la aeronave en el fatídico vuelo, donde se observa al piloto de la aeronave dando instrucciones al pasajero que viajaba en el asiento del copiloto, sobre cómo a una de sus órdenes, debía manipular la maneta del flap de ala; se constató además que se ejecutó esa orden en la carrera de despegue.” (p.2)

COMENTARIO: El pasajero que viajaba al lado del piloto el día 25 de febrero de 2010 era la joven chilena Gabriela Ortega Poblete (según se observa en las fotografías entregadas por la fiscal Corrales a la familia Ramírez de Chile). La joven Gabriela Ortega no tenía ningún tipo de instrucción al respecto y es dable suponer que NO estuviera de acuerdo con esa petición. Según quienes la conocimos durante 26 años, podríamos afirmar que era muy nerviosa y no creemos que haya aceptado de buena gana esa tarea.

Sin embargo, es interesante esta mención que hace el Informe de la CIAA porque es la misma situación que se mencionó el año 2008 en el accidente del avión de la Empresa Aeroica (hoy Nazca Airlines) que costó la vida a cinco turistas franceses. En esa oportunidad el dueño de la empresa - el mismo señor Horler del caso actual- dijo que el accidente se debió a que una pasajera tomó el timón de mando del avión:

“Horler dijo desconocer qué motivó el pánico en la pasajera”. (Ver las declaraciones completas en este link y otros de abril de 2008 en la prensa peruana.)

http://noticiasdenascadelperu.blogspot.com/2008_04_01_archive.html

PREGUNTA: ¿Cuál es el origen de este video de año 2007 mencionado por la CIAA?

² Volveremos más adelante sobre la presencia de este video, es muy extraña ya que la CIAA parece buscar material para conectar una situación al piloto y no lo hace sobre importantes cuestiones técnicas del año 2008.

Comentarios y Preguntas a la Página 10/ Información Operacional

DICE LA CIAA: “De acuerdo al video mencionado en el tercer párrafo, se constató que la aeronave realizó el recorrido habitual sobre las líneas de Nasca. Este video acaba cuando la aeronave inicia un viraje por derecha sobre la figura de la Araña.”(p.10)

COMENTARIO: Conforme a información recibida por el suscrito este video incluía los últimos momentos del vuelo en el que se oían los gritos de los pasajeros y del piloto antes de colisionar.

Comentarios y Preguntas a la Página 12/ Instrucción, Calificación y Evaluación de la tripulación

DICE LA CIAA: “El piloto de la aeronave, según consta en el legajo personal, recibió los cursos de Refresco Anual de la compañía Nazca Airlines (2010) que incluye entre otros cursos de ingeniería de aeronaves Cessna 170 y U260 y Entrenamiento General de Emergencias.” (p.12) (el subrayado es mío).

COMENTARIO: Es francamente extraño que la fecha que la Compañía Nazca menciona para el recibimiento de esos cursos sea el mismo año **2010**.

Si consideramos que el siniestro fue el 25 de Febrero del mismo año y que, de acuerdo a la página 11 del informe de la CIAA, entre el 25 de Diciembre del 2009 y el 25 de Febrero del 2010 el piloto voló 60 horas. Es decir, durante el transcurso de esos dos meses, el piloto debió - además de su trabajo habitual con turistas - realizar los cursos de ingeniería de la aeronave Cessna 170, ingeniería de la nave Cessna U206 y el curso de Entrenamiento General de Emergencia junto al curso de Refresco Anual. En varias secciones de este Informe sobre la preparación del piloto se contradice en cuanto a las fechas. Es importante señalar que el 2008 la CIAA expuso tajantemente que este piloto “no maneja la información correcta en lo referente a procedimientos de emergencia de la aeronave Cessna U206F y en algunos casos desconoce limitaciones básicas y fundamentales de ese modelo de aeronave en particular.”

PREGUNTA: ¿Es confiable la información entregada por la compañía Nazca Airlines sobre la instrucción y calificación del piloto del OB - 1117?

¿Está acreditado fehacientemente que el equipo de investigación de la CIAA efectivamente corroboró los datos entregados por Nazca Airlines en relación al entrenamiento del piloto del OB-1117?

Frente a las dos interrogantes anteriores, ¿Cuán acuciosa fue la investigación de la CIAA para probar la veracidad de los datos recogidos en/o entregados por Nazca Airlines?

DICE LA CIAA: La DGAC en Abril del 2008 mediante oficio N° 013-2008-MTC/12.04 advierte a las compañías que operan en Nazca acerca del cumplimiento de los vuelos de entrenamiento en cada modelo de aeronave. La compañía Nazca Airlines el 30 de Julio del 2008 informa a la DGA las razones del incumplimiento de sus vuelos de entrenamiento. (el subrayado es mío).

COMENTARIO: Cabe señalar que el 8 de Abril de ese año ocurrió el accidente del avión de Aeroica (de propiedad de la familia Horler) que le costó la vida a cinco turistas franceses. Es de público conocimiento la relación entre Aeroica y Nazca Airlines en cuanto a su propiedad y funcionamiento.

PREGUNTA: ¿El personal de la CIAA cruzó los datos entregados por Nazca Airlines con el historial de Aeroica para establecer la correspondencia con lo informado por ambas compañías en el pasado cercano?

Comentarios y Pregunta a la Página 13/ Aeronavegabilidad

DICE LA CIAA: Que la fecha de la última inspección de la nave fue en marzo de 2008. Ver “*fecha última insp. aeronav: 26-03-08*”(p.13) y que el total de horas de vuelo era de 9.699 horas con 50 minutos.

COMENTARIO: Esta indicación (26-03-2008) establecida en el informe de la CIAA en su página 13 no se condice con lo establecido en la página 21 del mismo informe en la que *el Certificado de Aeronavegabilidad N° 09-043 del OB-1117 es del 31 marzo de 2009.*

PREGUNTA: ¿Qué significa que la última inspección de la nave sea de Marzo del año 2008?

DICE LA CIAA: Que la a información sobre las horas de vuelo de la nave, de los trenes de aterrizaje izquierdo y derecho y el de la nariz son exactamente iguales, a saber:
Total: 9699hrs con 50 min.

Total remanente: 661 horas con 02 minutos. (Ver p. 13)

PREGUNTA: ¿Es razonable que estas 5 informaciones sean exactamente iguales? Si la respuesta es correcta ¿Por qué en parte alguna de este informe de la CIAA se menciona las reparaciones que debió haber tenido esta nave luego del incidente de noviembre del 2008?

Sobre al ala dañada que muestran las fotografías del accidente del 2008 **¿Dónde, cuando y por quién fue reparada dicha ala?**

Comentarios y Preguntas a la Página 14/ Mantenimiento

DICE IA CIAA : “*La compañía Nazca Airlines S.A.C. cuenta con un Manual General de Mantenimiento aprobado por la DGAC mediante Oficio N° 0194-2010-MTC/12.04-AIR de fecha 17 de Febrero del 2010 y se encuentra en la revisión N° 5.*”(p.14) (el subrayado es mío)

PREGUNTA: ¿Cómo es posible que el Manual de Procedimiento fuera entregado el 17 de febrero de 2010, es decir apenas 8 días antes del accidente que costó la vida a 7 personas y que además este Manual todavía se encontraba en revisión?

DICE IA CIAA: “*Especificaciones de Operación de la compañía Nazca Airlines S.A.C. el mantenimiento de la aeronave Cessna U206F matrícula OB-1117 se encuentra a cargo del personal de mantenimiento del Taller de Mantenimiento Aeronáutico N° 008, “Aeroica”, localizado en Nasca.*”(p.14)

COMENTARIO: Aeroica es otra empresa de la familia Horler y ya fue investigada por la CIAA en el 2008 por el accidente que costó la vida a cinco franceses.

PREGUNTA: ¿Es razonable que una empresa de aviación turística investigada por un accidente con resultado de muerte de cinco personas continúe operando en la mantención de aviones, luego que la propia CIAA estableció notable negligencia en el informe correspondiente? O dicho de otra forma ¿Es razonable para la autoridad aeronáutica que una empresa sancionada entregue servicios a una empresa del mismo dueño y que en menos de un año tenga como resultado otro accidente?

Comentarios y Preguntas a la Página 14/ Performances

COMENTARIO: En este punto el Informe de la CIAA (como lo hace en casi toda su extensión) no se compromete con ninguna respuesta técnica adecuada, sin embargo deja entrever que algunas situaciones podrían ser negligentes o de responsabilidad penal.

DICE LA CIAA: “Sin embargo, al realizarse vuelos prolongados no coordinados con $\frac{1}{4}$ de tanque o menos se podría dejar descubiertas las tomas de admisión del combustible causando una parada de motor. Por lo tanto, no debería permitirse a la aeronave permanecer en vuelos no coordinados por más de un minuto con bajas reservas de combustible.

Como regla general, es preciso limitar a 30 segundos de duración los deslizamientos laterales o vuelos no coordinados cuando el nivel de combustible en el tanque seleccionado sea de $\frac{1}{4}$ o menos. La cantidad de combustible utilizable disminuye con la severidad de los vuelos laterales en todos los casos.”(p.14)

PREGUNTA: ¿Llevaba el avión OB -1117 el combustible necesario? Veamos las contradicciones que no aclara este Informe de la CIAA.

Comentarios y Preguntas a la Página 15/Sobre el combustible utilizado

1.- El Informe de la CIAA en la p.15 dice que Nazca Airlines les informa en un documento que NO IDENTIFICAN, que el avión OB-1117 terminó su segundo vuelo con 52 galones. (p. 15) Cuestión muy conveniente para la Empresa.

SIN EMBARGO, EL DUEÑO DE LA EMPRESA EL SEÑOR FRANKLIN HORLER DECLARA EL 25 DE FEBRERO DE 2010 A LA PRENSA PERUANA QUE EL AVIÓN OB-1117 HABÍA HECHO 3 VUELOS ESA MAÑANA.

(Ver: “Horler Altamirano descartó que hubiera fallas mecánicas o problemas de mantenimiento en la avioneta, que hoy mismo había hecho tres vuelos y que la semana pasada pasó el preceptivo control.”

Fuente:<http://www.terra.com.pe/noticias/noticias/act2215117/vientos-arremolinados-provocaron-accidente-avioneta-caida-nazca.html>

2.- Por otra parte –extrañamente- el Informe de la CIAA sostiene que la hoja del Informe Técnico de Vuelo que llevaba el avión “*dada su condición, fue imposible determinar si se volvió a recargar la aeronave para su tercer vuelo*”. Esas hojas eran de papel recubierto en una funda plástica y el avión no se incendió ni tampoco llovió los días anteriores y posteriores al accidente. Por lo tanto **¿dónde desaparecieron esas hojas?** Más adelante observaremos que también desapareció la placa del N° del motor del avión. Es decir, información que podría ser vital para establecer las causas de la caída desaparecieron estando bajo la responsabilidad de la autoridad de la CIAA o de la DGAC y este Informe no parece hacer cuestión medular de aquello. **¿A quién convenía que estos datos no se encontraran?**

A mayor abundamiento sobre esta extraña pérdida de información crucial informo que a los familiares de las víctimas se nos devolvieron las especies que portaban nuestros hijos y todo lo que era de papel no tenía daño y aunque obviamente estaba sucio, era legible.

El Informe de la CIAA agrega que con tan solo 34 galones el avión podría haber hecho el despacho. Además se sabe que no hubo explosión. Entonces, si aparentemente el avión tenía 52 galones y necesitaba tan solo 34 ¿por qué no hubo explosión? La respuesta estaba en las hojas que desaparecieron y que los “expertos” no encontraron.

Finalmente se sostiene que “En el lugar de accidente, se pudo constatar *marcas en el terreno atribuibles al derrame de combustible de los tanques de ala, así mismo existen patrones en los destrozos de las alas que confirman la presencia de combustible en las mismas.*”(p.15)

Cuestión del todo discutible, una observación en el lugar mismo permitía constatar que las manchas eran de aceite y casi no había marcas de combustible derramado. Se adjuntan fotos del mismo día del accidente y apenas una hora después de ocurrido y no se observan manchas de ningún tipo de líquido en los alrededores del avión ni en sus alas.



Foto N° 5: Fuente: Agencia Reuters Fecha: 25 de febrero 2010. Poco después del accidente se advierte a la Fiscal de Nazca Mitzi Corrales en el lugar de los hechos con personal del Tribunal y aparentemente también de la CIAA y no se aprecian *“marcas atribuibles al derrame de combustibles”*.

COMENTARIO: Se podría argumentar en contrario a esta afirmación que el combustible se volatilizó o fue absorbido por la tierra del lugar. Sin embargo, de acuerdo a testimonios de testigos, transcurridas 24 horas de la caída del avión en el lugar sólo se advertía olor a aceite. Aclarar esta cuestión es de mucha importancia para establecer un indicio o descartar que una causal coadyuvadora de la caída del OB-1117 fuera la falta del combustible necesario para esos tres vuelos del 25 de febrero.³

³ Según la CIAA fue la falta de combustible la que explica el accidente de este mismo avión en Nov 2008.



Foto N° 6: Fuente: Prensa peruana. 25/2/2010.

Se observa a la Fiscal Corrales al fondo y en el suelo no se aprecia la clásica mancha negra que deja todo combustible de avión.

Obsérvese que los zapatos y pantalones de los sujetos tienen polvo suelto lo que indica que la tierra no estaba adherida al piso por líquido alguno.



Foto N° 7: Fuente: Agencia Reuters Fecha: 25 de febrero 2010 en la tarde. Funcionario del Instituto Nacional de la Cultura en la tarde del accidente con unas piezas especiales en los pies y no se observa en parte alguna las manchas de combustible que señala la CIAA.

PREGUNTA: ¿En qué fechas reales estuvieron los investigadores de la CIAA en el lugar de los hechos? ¿Basta una apreciación visual u olfativa para establecer que el lugar se había derramado por lo menos 12 galones de combustible de avión?

¿Se pidió un análisis del suelo para establecer que las marcas en el terreno eran atribuibles al derrame de combustible que advirtieron los investigadores de la CIAA?

FOTOS N° 8, 9, 10, (de izquierda a derecha arriba) **11, 12 y 13** (de izquierda a derecha abajo) Fuente: **Informe Final CIAA-ACCID-001-2010** y aunque no señalan autor, fecha ni hora algunas parecen corresponder al día 25 (11) y otras al 26 de febrero en la mañana (8,9,10,12,13) Al ampliarlas en la pantalla del PC con el programa Microsoft Picture Manager es observable la falta de manchas de combustible



Comentarios y Preguntas Página 15/ Transporte de personal y carga

DICE LA CIAA: “El Manifiesto de Pasajeros N° 001605 de la compañía Nazca Airlines, del día 25 de Febrero del 2010, correspondiente al vuelo del accidente, registra 6 pasajeros y entre ellos una menor de edad figurando en dicho documento como de 2 años. Al momento de ocurrir el accidente, la aeronave transportaba 7 personas, 01 piloto y 06 pasajeros. El Acta de Nacimiento de la menor que viajaba en la aeronave, indica como fecha de su nacimiento el día 22 de Agosto del año 2006. Las Especificaciones de Operación de la compañía Nazca Airlines S.A.C, en su parte A3 AERONAVES AUTORIZADAS, consignan a la aeronave OB-1117 con 5 asientos aprobados como máximo para pasajeros.”(p.15)

PREGUNTA: ¿En quién recae la responsabilidad por los datos entregados por la aerolínea? ¿Era una práctica recurrente del gerente de operaciones Sr. Franklin Horler cambiar la información que entregaba a los operadores del aeropuerto?

COMENTARIO: De acuerdo con el Informe CIAA del año 2008 el Sr. Horler no tenía o no entregó información vital de la investigación.

Comentarios y Preguntas Página 16/ Cálculo del Peso de despegue

COMENTARIO: Por segunda vez el Informe CIAA aparece con problemas de confiabilidad el documento denominado Manifiesto de Pasajeros N° 001605 de 25 de febrero de 2010 entregado por Nazca Airlines. En la página 15 del Informe de la CIAA se menciona que dicho documento no dice la verdad sobre la edad de la niña peruana.

Ahora en la página 16 se sostiene que *“En el manifiesto de pasajeros N° 001605 de fecha 25 de Febrero de 2010, preparado por la compañía Nazca Airlines, se registra un peso de despegue poco legible.”* (p.16) Es muy grave que en lo que se refiere al combustible y peso de la nave los documentos entregados por Nazca Airlines sean poco legibles y la CIAA no haga cuestión de esa irregularidad.

DICE LA CIAA: *“En el mismo Manifiesto de Pasajeros de la compañía Nazca Airlines se registra el peso de cada pasajero sumando un total de 771.62 lbs. No se pudo constatar los datos del Informe Técnico de Vuelos (ITV) de la aeronave de matrícula OB-1117 ya que se encontraba casi destruido y contaminado”.*(p. 16) (el subrayado es mío).

COMENTARIO: Este Manifiesto de Pasajeros entregado por Nazca Airlines -extrañamente- o es poco legible o el Informe Técnico de Vuelos (ITV) que permitiría complementar sus datos no sirve porque está casi destruido. (p.15 y 16). Para los investigadores de la CIAA aquello no parece tener la clara connotación de intencionalidad.

PREGUNTA: ¿Cómo pueden investigar para impedir futuros accidentes si no logran aproximarse a las causas de los mismos?

DICE LA CIAA: Que logró establecer que *“el peso de la aeronave antes del accidente era de 3,141 lbs.”* (pág 16) y que la aeronave podía despegar con 3,600 pero de acuerdo a los datos técnicos eso es con 6 pasajeros y se sabe que la nave llevaba 7.

PREGUNTA. ¿Cómo la CIAA establece que el peso del avión al despegar era de 3,141 lbs?

COMENTARIO: Este cálculo lo hizo con la información entregada por el Manifiesto de Pasajeros de Nazca Airlines que en esta parte (extrañamente) sí es legible y los pasajeros pesaban en total 771.62 lbs. Es decir estos documentos como el Manifiesto de Pasajeros y el Informe Técnico de Vuelo (ITV) son de doble cara, a veces sirven y otras no. Cuando afectan a Nazca Airlines no es legible y el ITV está “contaminado”. Cuando favorece a Nazca Airlines, la CIAA le da pleno valor. ¿Raro?

Igual cuestión aparece en el punto 1.7.10 (p.16) sobre el Centro de Gravedad en donde el Manifiesto de Pasajeros sí es legible a favor de la compañía Nazca Airlines. Dice la CIAA que *“En el manifiesto de pasajeros N° 001605 de fecha 25 de febrero de 2010, preparado por la compañía Nazca Airlines para el vuelo, se observa como registro del cálculo del Centro de Gravedad el valor 41.5. La Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación determinó, en base a los datos obtenidos, que para el peso de despegue de la aeronave, la ubicación de su centro de gravedad tiene el valor de 38.6 (INCHES AFT DATUM).”*

PREGUNTA: ¿Cómo obtiene la CIAA estos datos?

Comentarios y Preguntas Página 17/ Comunicaciones

COMENTARIO: El Informe de la CIAA dice que el avión despega a las 15,47 (UTC) (pág. 7) y que 20 minutos después es decir a las (16,07 UTC) cuando volaba sobre la figura de La Araña cae sin control (pág.7). Pero en la página 6 dice que el avión cayó a las 15,55 UTC. Es decir 8 minutos después de despegar.

Para mayor confusión, ahora en la página 17 dice que:

- a) Despega a las 15,47.
- b) A las 15,51 está dejando la figura de la Ballena.
- c) A las 16,06 la torre escucha ruidos extraños.
- d) A las 16,08 la Torre llama y no obtiene respuesta.

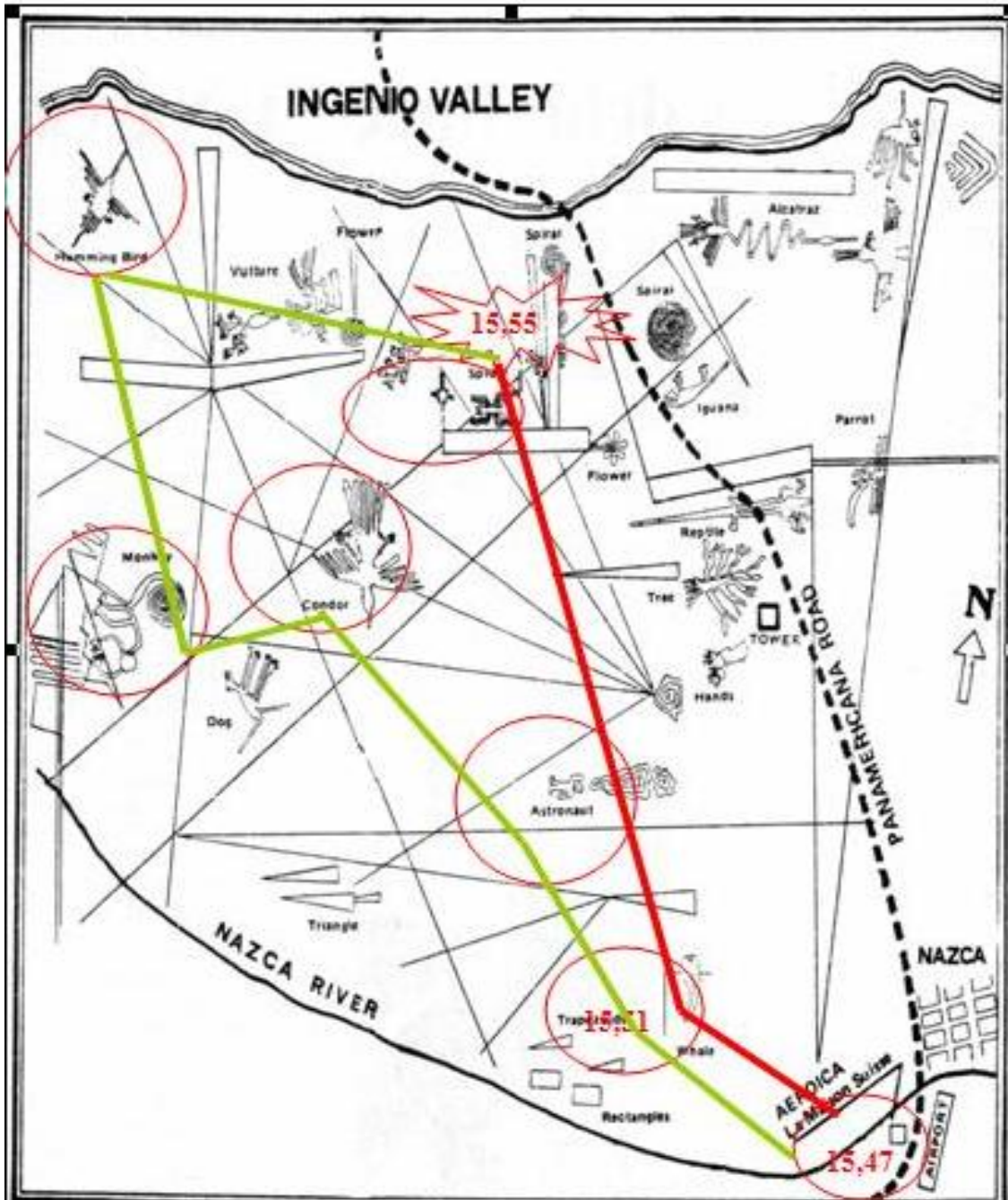
PREGUNTA: Si el avión cayó a las 15,55 (página 6) ¿Por qué la torre control todavía escucha el avión a las 16,06? (página 17).

COMENTARIO: La Fiscal de Nazca Dra. Corrales en un acto de suma comprensión y compasión nos entregó por intermedio del Consulado de Chile en Lima copia de las fotografías tomadas por nuestros hijos (QEPD) en los minutos previos al accidente.

De dichas fotos se desprende que ya se alejaban de la figura de La Araña. La secuencia de esas fotos indica que el avión siguió una trayectoria que no coincide con lo informado por la Torre de Control o con la CIAA que no logró establecer claramente el trayecto de la nave antes de caer.

En esas fotos aparecen las figuras del ASTRONAUTA (foto tomada por de la pasajera Alejandra Cienfuegos), el CONDOR (foto del pasajero Matías Ramírez), EL MONO (foto del pasajero Matías Ramírez), COLIBRI (foto de la pasajera Alejandra Cienfuegos) y La ARAÑA (foto del pasajero Matías Ramírez)

Se incluye un mapa de las figuras de Nazca y los tiempos que considera el Informe de la CIAA. En **rojo** la trayectoria del vuelo según el Informe CIAA, y en **verde** lo que se desprende de las fotografías de los pasajeros.



No se entiende la contradicción entre los tiempos de vuelo informados por Nazca Airlines, la Torre de Control y la hora de la caída según la CIAA. Si esto se contrasta con las fotos de nuestros hijos, el vuelo duró más tiempo que el informado por la CIAA y por Nazca Airlines por cuanto incluyó casi todo el área de las líneas.

Esta cuestión me parece muy relevante por la confusa información sobre la cantidad de combustible que llevaba la nave (Ver mi comentario de la página 14 del Informe de la CIAA). La hora de caída y la ruta del vuelo son fundamentales para saber cuánto combustible llevaba el avión, sin embargo la información en este Informe de la CIAA es contradictoria o confusa.

Comentarios y Preguntas Página 20 / Información Médica y Patológica

DICE LA CIAA: *“El informe de la evaluación cardiológica, realizada al piloto de la aeronave el 08 de enero de 2010, redactado por el especialista en cardiología del Hospital Central de Aeronáutica el 10 de mayo de 2010, indica que en el examen clínico cardiovascular se obtuvo un resultado dentro de lo normal al igual que en el electrocardiograma, sin mostrar evidencia de isquemia y/o arritmia.”(p.20) (El subrayado es mío)*

PREGUNTA: ¿Por qué el especialista en cardiología del Hospital Central de Aeronáutica emite su informe el 10 de mayo de 2010? Es decir 74 días después de fallecido el piloto.
Para la CIAA ¿Esta rareza no parece tener importancia?

Comentarios y Preguntas Página 21/ Ensayos e Investigación

DICE LA CIAA: *“Durante el proceso de investigación la CIAA estableció contacto con diversas entidades involucradas en la investigación de accidentes aéreos (NTSB, Cessna Air Safety Investigation, Teledyne Continental Motors), asimismo se solicitó información a diversas autoridades y entidades tales como: DGAC, CORPAC S.A. etc. De igual modo se contó con la participación de fabricantes como Cessna y Teledyne Continental Motors y se obtuvo información del Ministerio Público.”(p. 21)*

PREGUNTA: Ante las fundadas dudas que aparecen sobre la calidad del Informe de la CIAA en lo que se refiere a las causas del accidente.

¿Es posible solicitar a la CIAA los documentos que acreditan la intervención de la NTSB en esta investigación?

Comentarios y Preguntas Página 21/ Información Orgánica y de Dirección

DICE LA CIAA: *“La compañía Nazca Airlines S.A.C, de acuerdo a su Certificado de Operación N° 068 expedido el 27 de Junio del 2008, satisface los requisitos de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, de los reglamentos que la autorizan a realizar Operaciones de Transporte Aéreo Turístico y de Observación, de conformidad con las autorizaciones y limitaciones señaladas en las Partes 131 y 91 de las regulaciones aeronáuticas del Perú y sus especificaciones Técnicas de Operación”(p. 21)*

PREGUNTA: ¿Cómo esta nueva empresa (Nazca Airlines) obtiene autorización para operar si su propietario (F. Horler) y naves estaban siendo investigadas por la misma CIAA por el accidente con resultado de muerte de 5 turistas franceses apenas dos meses antes (8 de abril de 2008)

¿Qué relación tienen con la calidad de lo investigado que se mencionen las partes 131 y 91 de los reglamentos de la Ley de Aeronáutica Civil?

DICE LA CIAA: “La aeronave Cessna U206F con matrícula OB-1117 cuenta con Certificado de Aeronavegabilidad N° 09-043 emitido el 31 de Marzo del 2009 y con fecha de expiración el 31 de marzo del 2010”.(p. 21)

PREGUNTA: Si la nave OB –1117 tuvo un accidente el 17 noviembre del 2008, cuando transportaba a cuatro turistas europeos. ¿Cómo es posible que según la CIAA la aeronave OB-1117 obtuviera su certificado de aeronavegabilidad el 31 marzo de 2009, es decir 5 meses después de haber tenido un accidente en la carretera de Nazca?

Foto N° 21 22: Fecha: 17 de Noviembre 2008. Fuente: Informe CIAA. Se observa la avioneta OB-1117 dañada en un ala por aterrizaje de emergencia sobre la carretera de Nazca- Ica.



Fuente de las fotografías: Informe Final CIAA-incid-017-2008 Nazca Airlines s.a.c. Cessna U206F OB-1117. Panamericana Sur km. 442. Nasca – Peru. 17 de noviembre del 2008.

PREGUNTA: ¿Por qué el Informe de la CIAA no hace ninguna mención a los daños que el avión tuvo en el accidente de Noviembre de 2008 y las reparaciones a la que tuvo que someterla el “Taller de Mantenimiento Aeronáutico N° 008 Aeroica S.R.L.”?(p.22)

Cabe hacer notar que el mencionado taller es de propiedad de uno de los señores F. Horler que aparecen vinculados a este avión OB-1117.

COMENTARIO: De una detallada comparación entre el Informe CIAA sobre el accidente del Cessna U206F /OB-1117 en Noviembre de 2008 sin resultado de muertes y el del mismo avión en febrero de 2010 con resultado de 7 fallecidos, se aprecia una SEVERA FALTA DE PROLIJIDAD EN ESTE ÚLTIMO Y UNA PRÁCTICA DE COPIAR Y PEGAR FRASES COMPLETAS DEL PRIMER INFORME EN EL SEGUNDO DE ESTOS INFORMES.

(Ver Anexo N° 1: Comparación de copia y pegado de dos Informe de la CIAA de F. Ramírez donde se aprecia esta práctica. Informe Final CIAA-incid-017-2008 Nazca Airlines s.a.c. Cessna U206F OB-1117.Panamericana Sur km. 442. Nasca – Peru. 17 de noviembre del 2008 con el Informe Final CIAA-ACCID-001-2010 .

Comentarios y Preguntas Página 21/22 Experiencia del operador en el mantenimiento de la aeronave

DICE LA CIAA: “Para la aeronave Cessna U206F, la compañía Nazca Airlines S.A.C., cuenta con un Programa de Inspección Aprobada (PIA), aprobado por la DGAC mediante oficio N° 1153-2009.MTC/12.04- AIR y se encuentra en la revisión N° 2. En el Centro de Récor ds Técnicos de la DGAC no se encontró la Revisión N° 2 del PIA.”(p. 22)

PREGUNTA: ¿No es extraño que justo la revisión N° 2 del avión OB-1117 se haya perdido y la CIAA no hace cuestión de aquello?

Comentarios y Preguntas Página 22/ Entrevistas Personales

DICE LA CIAA: “Durante el desarrollo de la investigación se solicitó la presencia del personal de la compañía de aviación, operadora de la aeronave”(p. 22)

COMENTARIO: No se menciona qué tipo de personal de la Compañía Nazca ni tipo de informaciones que les fueron requeridas ni las fechas. A www.peligroennazca.com llegó la información que el mecánico del taller de Aeroica encargado del OB-1117 dejó de trabajar en esa empresa apenas una semana después del accidente.

PREGUNTA: ¿Quién era ese mecánico y qué responsabilidad le cabía en el estado del avión?

I.- PREGUNTAS Y COMENTARIOS SOBRE LA SECCIÓN “ANÁLISIS DEL INFORME CIAA-ACCID-001-2010”

En esta sección el Informe de la CIAA adolece de profundidad en el análisis y cierta intencionada liviandad para establecer relaciones entre los elementos de la información recogida y una rigurosa crítica técnica entre las aparentes contradicciones que pueden desprenderse de una lectura acuciosa.

En el fondo y en la forma el Informe de la CIAA parece buscar intencionadamente soslayar pronunciarse sobre los aspectos que podrían dar luz técnica sobre las razones de este accidente. Con ello parecen sólo actuar de manera poco transparente sino que incumplen su objetivo principal sobre que “*El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o responsabilidad.*”

No se pueden prevenir accidentes si no se establecen con claridad las causas de los accidentes investigados y no se trata de buscar responsables sino que indicar con criterio técnico lo ocurrido en un accidente.

Comentarios y Preguntas Página 23 y 24/ Procedimientos Operacionales

DICE LA CIAA: *“Las horas de vuelo que ostentaba el piloto en el tipo de aeronave siniestrada, representan una cantidad significativa para que el piloto esté suficientemente familiarizado con la aeronave, su funcionamiento y operación en cualquier condición de vuelo. Así mismo, los chequeos en vuelo realizados tanto por la compañía como por la autoridad aeronáutica avalarían lo descrito en el párrafo anterior” (p. 23)*

COMENTARIO: Estas afirmaciones no se condicen con otros aspectos del mismo Informe. Vemos que en la página 12 se sostiene que Nazca Airlines informó que el piloto “*recibió los cursos de Adoctrinamiento Inicial de la compañía*” Pero no indica la fecha en que recibió esos cursos y que sólo en el año 2010 - el año del accidente- recibió “*los cursos de Refresco Anual de la compañía Nazca Airlines (2010) que incluyen entre otros, cursos de ingeniería de aeronaves Cessna 170 y U206 y Entrenamiento General de Emergencias.*”(p.12) Ver nuestro comentario al respecto en la página 7.

Luego el Informe declara que la Calificación en Ruta el piloto la obtuvo satisfactoria el 18 de Marzo de 2009. Y luego dice que el 13 de Marzo de 2009 obtuvo satisfactoria la Evaluación para Piloto (p.12) Pero se menciona que el 30 de julio de 2008 “*La compañía Nazca Airlines remite el documento GGNA-035-08 al Coordinador Técnico de Licencias, informándole entre otras cosas las razones del incumplimiento de los vuelos de familiarización, que correspondían para iniciar sus operaciones, según consta en el legajo personal del piloto.*”

PREGUNTA: ¿Cuál era la real preparación del piloto?

La duda nace del propio Informe de la CIAA que cae en contradicción cuando dice que el piloto estaba “*suficientemente familiarizado*” con la aeronave y luego dice que incumplía recurrentemente normas de la autoridad al entregar comandos del avión a un pasajero sin

instrucción (Ver: Video 2007 y video 2010) y la frase “*Al parecer por las pruebas obtenidas, el hecho de ceder los controles de vuelo o asignar a un pasajero que ocupa el lugar del copiloto, funciones inherentes a un tripulante calificado, sería recurrente en el piloto de la aeronave. Mas allá del hecho de estar prohibida esa acción, se estaría poniendo en riesgo a toda la aeronave incluyendo los pasajeros abordo ya que algún movimiento involuntario de cualquier control de vuelo podría ocasionar la pérdida parcial o total del control de la aeronave o modificar significativamente su performance.*”(p. 23)

PREGUNTA: Si estas prácticas del piloto eran conocidas por el Sr. Horler y estaban expresamente prohibidas ¿Por qué razón ese piloto no estaba suspendido de sus funciones?

COMENTARIO: Es también posible especular que este aparente propicio análisis del Informe de la CIAA busca centrar la responsabilidad del accidente en un piloto fallecido y así no profundizar sobre los aspectos del mantenimiento de la nave. Más delante no se observa la misma precaución del especialista de la CIAA en aclarar cuestiones respecto del motor o la hélice perdida o el cable de timón.

DICE LA CIAA: “*Analizando el video grabado por uno de los pasajeros y que fuera recuperado de la zona del siniestro, se pudo constatar que el piloto realizó el recorrido turístico de acuerdo a lo estipulado por la normatividad vigente, siendo visible al parecer que en algunos casos utilizó mayor banqueo de lo habitual para mostrar las figuras.*”(p.24).

PREGUNTA: ¿Cuál es el recorrido turístico estipulado por la normativa?

Cabe señalar que en la página 15 expongo un mapa del posible vuelo de acuerdo a dos versiones.

COMENTARIO: En la página 23 y 24 se reproduce un vuelo de “*restitución*” de la CIAA que serviría para poder establecer el comportamiento de la nave OB-1117. De de esa restitución se desprende que:

- a) En forma no profesional el piloto le entregó el timón de copiloto a un pasajero sin instrucción.
- b) No se pudo establecer la altura del avión al caer. Sin embargo se afirma que “*no se pudo constatar la altitud o altura real a la que estuvo volando, debiéndose considerar que estuvo en la altitud asignada por la torre de control.*” (p.24).
- c) Este tipo de viajes sobre las líneas de Nazca someten al piloto a una “*carga tensional sobre la tripulación es bastante elevada, ya que el piloto debe tratar de mantener una altura, una velocidad, estar atento al tráfico aéreo existente, estar atento a las condiciones de la aeronave y explicar los detalles de las líneas a los pasajeros todo en un solo momento*” (p. 24) (el subrayado es mío, las negritas en el original).

PREGUNTA: ¿Por qué se asume que debió estar en los 3.200 pies.?

¿Qué responsabilidad le cabe a la autoridad aeronáutica del Aeropuerto Maria Reiche frente a este comentario de la CIAA y el mantenimiento de este tipo de viajes?

COMENTARIO: Aunque no se explica el procedimiento para la obtención del dato se sostiene que *“la Velocidad de Maniobra (VA) para la aeronave OB-1117, en el momento de accidente, fue de 107KIAS aproximadamente”*(p. 10). En varias partes de esta sección se sostiene que fue un inadecuado banqueo (inclinación) y probablemente la baja altura las que podrían haber modificado el comportamiento aerodinámico del avión. Sin embargo, en la “restitución” se comprueba que sin esa baja altura la visión de las figuras de Nazca se hace difícil para el pasajero. Si las investigaciones de la CIAA son para *“la prevención de futuros accidentes”*(p.5), ¿por qué se sigue con estos procedimientos de vuelo?

PREGUNTA: ¿Quién o quiénes tendrían la responsabilidad por mantener este tipo de viajes que –según la CIAA- hacen probables estos accidentes?

Comentarios y Preguntas Página 25/ Control de Tránsito Aéreo

COMENTARIO: La afirmación de la CIAA que la nave volaba *“en la altitud asignada por la torre de control”* (p.24) se contradice con lo que ahora expresa en esta página 25 al describir que *“sin embargo el piloto de la aeronave no reporta en ningún momento que alcanza la altitud asignada por la torre de control. La torre de control tampoco le solicita al piloto que llame al alcanzar los 3,200 pies asignados, solo que llame dejando las líneas turísticas. No se ha podido establecer a qué altura o altitud estaba realmente volando la aeronave, se debería considerar que realmente estuvo a la altitud indicada por la torre de control, sin embargo los hechos y evidencias sugerirían una altitud menor.”* (p.25)

Por un lado se asume que la altura de vuelo del avión era 3,200 pies y luego se afirma que no se tiene idea de la altura a la que volaba el avión al caer.

PREGUNTA: ¿Cómo la CIAA puede afirmar dos cosas distintas en dos páginas?

COMENTARIO: Aunque no se explica el procedimiento para la obtención del dato, se sostiene que *“la Velocidad de Maniobra (VA) para la aeronave OB-1117, en el momento de accidente, fue de 107KIAS aproximadamente”*(p. 10).En varias partes de esta sección se sostiene que fue un inadecuado banqueo (inclinación) y probablemente la baja altura las que podrían haber modificado el comportamiento aerodinámico del avión. Sin embargo, en la “restitución” se comprueba que sin esa baja altura la visión de las figuras de Nazca se hace difícil para el pasajero. Si la CIAA sostiene que estas investigaciones tienen como *“único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes.”* (p. 5).

PREGUNTA: ¿Quién o quienes tendrían la responsabilidad por mantener este tipo de viajes que –según la CIAA- hacen probables estos accidentes?

Comentarios y Preguntas Página 25/ Comunicaciones

COMENTARIO: En la sección sobre comunicaciones (p. 25) se afirma que “*Se analizó las transmisiones recibidas por la torre de control a las 16:06 hrs. (UTC), las que aparentemente serían de la aeronave momentos antes de caer*” Pero en la página 6 se sostiene que el avión cayó a las 15.55 UTC.

Comentarios y Preguntas Página 25/ Aeronave

DICE LA CIAA: “*La aeronave Cessna U206C de matrícula OB-1117, fabricada en el año 1976, viene operando para la compañía Nazca Airlines S.A.C. desde el mes de Junio del año 2008. Anteriormente la aeronave operaba para la compañía Aeroica S.R.L.*” (p.25)

COMENTARIO: La falta de prolijidad de este Informe aquí es evidente cuando se señala que se trata de un Cessna U206C y no del modelo U206F. Como ya he dicho estos informes se hacen sobre la práctica de copiar y pegar de otros Informes. El U206C era el avión de AeroIca (actual Nazca Airlines) que se precipitó a tierra el 8 de abril de 2008 con resultado de cinco turistas franceses fallecidos.

NOTA DEL AUTOR: Si el lector revisa solamente 3 Informes podrá comprobar lo que digo:

CIAA-ACCID-001-2010, CESSNA U206F, OB-1117, NAZCA AIRLINES

CIAA-ACCID-007-2008, CESSNA U206C, OB-1266, AEROICA S.R.L.

CIAA-INCID-017-2008, CESSNA U206F, OB-1117, NAZCA AIRLINES

http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/aereo/ciaa/2008/informe_final_OB1266_Aero_Ica_09042008.pdf

Comentarios y Preguntas Página 26/ Aeronave

DICE LA CIAA: “*El 17 de Noviembre del 2008, la aeronave OB-1117 sufrió un incidente grave, sin fatalidades ni heridos, aterrizando de emergencia en el kilómetro 442 de la Panamericana Sur.*”(p.26)

COMENTARIO: Aunque la CIAA en otras partes de este Informe se extiende en muchas consideraciones (véase p.10 de su Informe), aquí solo se menciona el accidente de esta nave OB-1117 el 17 de Noviembre; nada se dice del Informe que la propia CIAA publica en: INFORME FINAL CIAA-INCID-017-2008 NAZCA AIRLINES S.A.C. CESSNA U206F OB-1117.PANAMERICANA SUR Km. 442. NASCA – PERU. 17 DE NOVIEMBRE DEL 2008

[Ruego al lector leer este informe \(el CIAA-INCID-017-2008 NAZCA AIRLINES S.A.\) que aunque sin víctimas fatales está mejor elaborado que el que ahora comentamos.](#)

En las Conclusiones de ese Informe del año 2008 se puede leer lo siguiente:

“*La Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, determina sobre la(s) probable(s) causa(s) del accidente, como sigue(n) a*

continuación: La pérdida total de potencia y posterior apagado del motor Teledyne Continental IO-520-F, N/S: 826750-R debido al agotamiento del combustible utilizable y al inadecuado control de la cantidad de combustible en el tanque utilizado, por parte del piloto” (el subrayado es mío)

3.1 CONCLUSIONES

- a) *El piloto recibió los cursos de adoctrinamiento inicial de compañía para aeronaves Cessna 172, 182 y U206. (Comentario del autor: no especifica si C o F)*
- c) *La aeronave despegó con un total de 36 galones de combustible: 20 galones en el tanque de ala izquierda y 16 galones en el tanque de ala derecha.*
- d) *El piloto realizó todo el sobrevuelo turístico con la maneta del selector de tanque de combustible en la posición RIGHT (R) y así la mantuvo hasta el momento en que ocurrió el incidente grave.*
- e) *Existe deficiencia notoria en el llenado y control de los datos de combustible en los Informes Técnicos de Vuelos – ITV’s .(Comentario del autor: el mismo que ahora en este nuevo accidente aparece como ilegible)*
- f) *Los indicadores de cantidad de combustible disponible en la aeronave se encontraban inoperativos en el momento de la verificación de la aeronave por parte del personal de la CIAA.*
- h) *El piloto no realizó el vuelo de familiarización, ni recibió un curso de diferencias de aeronaves antes de iniciar Operaciones Aéreas en una nueva compañía.*
- i) *Ni el Gerente de Operaciones, ni el Piloto de la aeronave conocían la limitación especificada en el Pilot’s Operating Handbook, referente al manejo adecuado del sistema de combustible de la aeronave y sus implicancias en el vuelo.*
- k) *El cambio constante y repetitivo de modelo de aeronave, sumado a una incompleta fase de adoctrinamiento genera, confusión y desorden al momento de efectuar los procedimientos operacionales; sobre todo en momentos de tensión generados por la emergencia.*
- l) *La compañía no cuenta con un programa ni método de estandarización de sus procedimientos operacionales.*
- m) *Ambas líneas de ventilación (lado derecho y lado izquierdo) se encontraban cubiertas con una malla plástica de color verde, método no autorizado de acuerdo al POH o Manual de Mantenimiento.*
- n) *Los indicadores de combustible no mostraban la cantidad de combustible real que había en los tanques, estos tampoco habían sido reportados en las hojas del ITV.(Comentario igual situación se repite en este caso)*
- o) *No existe el sustento para demostrar el cumplimiento y aplicación del Boletín de servicio SEB99-18 revisión 1 de Cessna.*
- p) *El Programa de Inspección Aprobado-PIA no cuenta con la carta de aprobación respectiva.*
- q) *La Dirección General de Aeronáutica Civil no efectuó una acción correctiva sobre lo dispuesto en el Oficio Circular N° 013-2008-MTC/12.04 en donde el Director de Seguridad Aeronáutica recuerda a las compañías inmersas bajo Rap 131 y 135 sobre la inclusión de los cursos de diferencias de aeronaves y sobre el cumplimiento de los vuelos de entrenamiento en cada modelo de aeronave antes de ejercer actividades como piloto al mando.*

3.2 CAUSAS CONTRIBUYENTES

- a) *La falta de una política de estandarización de procedimientos por parte de la compañía Nazca Airlines.*
- b) *La falta de control de la compañía Nazca Airlines en asuntos específicos y sensibles como son las recargas de combustible y su verificación posterior.*
- c) *La falta de énfasis en el desarrollo del PIE de la compañía Nazca Airlines*
- d) *La falta de conocimiento por parte de la tripulación, del funcionamiento del sistema de combustible de la aeronave Cessna U206F, así como el desconocimiento de sus limitaciones y procedimientos operacionales.*

e) La ausencia de control y seguimiento por parte de la Autoridad Aeronáutica en lo referente al cumplimiento de sus disposiciones.

COMENTARIO: Es muy extraño que cuando el avión OB-1117 tuvo este incidente en el 2008 la CIIA mostró más energía y aplicación en la redacción de su Informe. En cambio ahora que hubo resultado de 7 muertos se redacta un Informe lleno de contradicciones y faltas de acuciosidad.

NOTA: De F. Ramírez autor de este “Informe de Análisis y Crítica Metodológica Comentarios y Preguntas Al Informe Final CIAA-ACCID-001-2010”

A partir de la página 26 el Informe de la CIAA es una mezcla de fotografías sin fuente ni adecuado análisis, de comentarios extraídos de Manuales de Procedimiento y una supuesta observación técnica sobre el "análisis de los restos de la aeronave, en el área del accidente, posterior al rescate de los cuerpos, se pudo observar que el cable izquierdo del control de timón de dirección (cable posterior hacia la cola de la aeronave) presentaba signos muy similares a los de una ruptura por sobrecarga. Los otros cables restantes, el cable derecho del timón de dirección y los cables del timón de profundidad presentaban signos similares al los cortados por algún tipo de herramienta de corte.

El cable izquierdo fue enviado a los laboratorios de la National Transportation Safety Board- NTSB para ser analizado. El reporte factual N° 10-059 señala que hay signos de que el cable fue sometido a fuerzas muy altas de tensión (indicación de separación por muy alta tensión), así mismo, también señala que hay evidencias consistentes de una acción de corte similar a la lograda cuando el cable se dobla contra otra estructura durante la separación. Por lo arriba expuesto no se podría determinar con exactitud si el cable se rompió por completo o parcialmente antes del impacto; las evidencias del informe sugieren que ambas cosas podrían haber sucedido en distintas fases.”(p.30)

Estas afirmaciones hacen que finalmente el Informe no concluya taxativamente por qué cayó el avión ni siquiera se pronuncie sobre la serie de incumplimientos de Nazca Airlines sobre su mantención.

Ello me lleva a buscar Información con pilotos y técnico experimentados en este tipo de naves para poder esclarecer lo que la CIAA no puede o no quiere esclarecer y solicitar a la autoridad judicial correspondiente que un órgano independiente y muy calificado como la NTSB (*National Transportation Safety Board*) pueda revisar la totalidad de la información de este caso y ampliar la luz sobre lo que le pasó a nuestros hijos. La segunda parte de este Informe la remitiré en la primera semana de agosto 2010.

ANEXO N° 1

SOBRE LA SEVERA FALTA DE PROLIJIDAD EN LOS INFORMES CIAA **La práctica de copiar y pegar frases completas de un informe en otro.**

Informe Final CIAA-incid-017-200 Nazca Airlines Cessna U206F OB-1117.17 Nov. 2008	Informe Final CIAA-ACCID-001-2010. 25 feb. 2010 2010
<p>Sobre la calificación del Piloto p.9: “El piloto de la aeronave recibió los cursos de adoctrinamiento inicial de la compañía Nazca Airlines que incluyen entre otros, cursos de ingeniería de aeronaves Cessna 170, 182 y U206. El piloto de la aeronave recibió los cursos de Refresco Anual de la compañía Aeroica que incluyen entre otros, cursos de ingeniería de aeronaves Cessna 172, 182 y U206; Mediante Oficio Circular N° 013-2008-MTC/12.04, el Director de Seguridad Aeronáutica recuerda a las compañías inmersas bajo Rap 131 y 135 sobre la inclusión de los cursos de diferencias de aeronaves y sobre el cumplimiento de los vuelos de entrenamiento en cada modelo de aeronave antes de ejercer actividades como piloto al mando. La compañía Nazca Airlines remite el documento GGNA-035-08 del 30 de Julio del 2008 al Jefe del Dpto. de Licencias, informándole entre otros aspectos, las razones del incumplimiento de los vuelos de familiarización que correspondían para iniciar sus operaciones”.</p> <hr/> <p>Sobre la performances</p> <p>p. 13 “ De acuerdo a lo descrito en la sección 7, Airplane & Systems Descriptions, Pagina 7-22 del Pilot’s Operating Handbook-POH, el combustible inutilizable se encuentra al mínimo debido al diseño del sistema de combustible. Sin embargo, al realizarse vuelos prolongados no coordinados con ¼ de tanque o menos se podría dejar descubiertas las tomas de admisión del combustible causando una parada de motor. Por lo tanto, no debería permitirse a la aeronave permanecer en vuelos no coordinados por más de un minuto con bajas reservas de combustible. Así mismo, de acuerdo a la sección 6, Fuel Management del “Pilot Safety and Warning Supplement”, es importante observar las limitaciones listadas en el respectivo “Pilot’s Operating Handbook” en lo concerniente a los vuelos no coordinados. Como regla general, es preciso limitar a 30 segundos de duración los deslizamientos laterales o vuelos no coordinados cuando el nivel de combustible en el tanque seleccionado sea de ¼ o menos. La cantidad de</p>	<p>Sobre la calificación del piloto. p.12 “<i>El piloto de la aeronave, según consta en su legajo personal, recibió los cursos de Adoctrinamiento Inicial de la compañía Nazca Airlines que incluyen entre otros, cursos de ingeniería de aeronaves Cessna 170, 182 y U206.</i> <i>El piloto de la aeronave, según consta en el legajo personal, recibió los cursos de Refresco Anual de la compañía Nazca Airlines (2010) que incluyen entre otros, cursos de ingeniería de aeronaves Cessna 170 y U206 y Entrenamiento General de Emergencias.</i> <i>Mediante Oficio Circular N° 013-2008-MTC/12.04, el Director de Seguridad Aeronáutica, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, recuerda a las compañías inmersas bajo Rap 131 y 135, sobre la inclusión de los cursos de diferencias de aeronaves y sobre el cumplimiento de los vuelos de entrenamiento en cada modelo de aeronave antes de ejercer actividades como piloto al mando.</i> <i>La compañía Nazca Airlines remite el documento GGNA-035-08 del 30 de Julio del 2008 al Coordinador Técnico de Licencias, informándole entre otras cosas las razones del incumplimiento de los vuelos de familiarización, que correspondían para iniciar sus operaciones”</i></p> <hr/> <p>Sobre la performances.</p> <p>P.14 “ De acuerdo a lo descrito en la sección 7, Airplane & Systems Descriptions, Pagina 7-22 del Pilot’s Operating Handbook-POH, el combustible inutilizable se encuentra al mínimo debido al diseño del sistema de combustible. Sin embargo, al realizarse vuelos prolongados no coordinados con ¼ de tanque o menos se podría dejar descubiertas las tomas de admisión del combustible causando una parada de motor. Por lo tanto, no debería permitirse a la aeronave permanecer en vuelos no coordinados por más de un minuto con bajas reservas de combustible. Así mismo, de acuerdo a la sección 6, Fuel Management del “Pilot Safety and Warning Supplement”, es importante observar las limitaciones listadas en el respectivo “Pilot’s Operating Handbook” en lo concerniente a los vuelos no coordinados. Como regla general, es preciso limitar a 30 segundos de duración los deslizamientos laterales o vuelos</p>

<p>combustible utilizable disminuye con la severidad de los vuelos laterales en todos los casos.</p> <hr/>	<p>no coordinados cuando el nivel de combustible en el tanque seleccionado sea de $\frac{1}{4}$ o menos. La cantidad de combustible utilizable disminuye con la severidad de los vuelos laterales en todos los casos.</p> <hr/>
--	--