

509

MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO

---

COMISION INVESTIGADORA DE ACCIDENTES

1,992

INFORME TECNICO

ACCIDENTE OCURRIDO 10-09-92 A LA AERONAVE FOKKER F-27-500

No. DE MATRICULA OE-1443 OPERADA POR LA COMPANIA EXPRESSO AEREO

S.A.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO

---

- I            DATOS GENERALES
  
- II            DESCRIPCION DEL ACCIDENTE
  
- III            DAÑOS Y LESIONES
  
- IV            HECHOS
  
- V            ANALISIS DE LOS HECHOS
  
- VI            CONCLUSIONES
  
- VII            CAUSAS
  
- VIII            RECOMENDACIONES
  
- IX            FOTOGRAFIAS
  
- X            INFORMES Y ANEXOS

MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO  
-----

INTRODUCCION

El presente Informe es un documento que refleja el punto de vista de la Comisión Investigadora de Accidentes de la Dirección General de Transporte Aéreo en relación con las circunstancias en que se produjo el accidente objeto de la investigación, sus causas y recomendaciones.

La investigación tiene carácter exclusivamente Técnico sin que haya sido dirigida a la declaración o limitación de derechos ni de responsabilidades personales o pecuniarias. La conducción de la Investigación ha sido efectuada sin recurrir, necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objeto fundamental que la presentación de accidentes similares.

Los resultados de la investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier expediente sancionador que en relación con el expediente pudiera ser seguido con arreglo a lo previsto con las disposiciones legales vigentes.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO

---

INFORME FINAL DEL ACCIDENTE DE LA AERONAVE FOKKER F-27-500  
MATRICULA OB-1443

---

PILOTO : DOSITEO ALIAGA ZEGARRA  
PILOTO TLA No. 524

LUGAR : LOCALIDAD AERODROMO DE BELLAVISTA  
(HUALLAGA) 26 METROS DEL UMBRAL DE LA  
PISTA 070

PROVINCIA : BELLAVISTA

REGION : SAN MARTIN.

FECHA : 10 DE SETIEMBRE DE 1992

COMISION INVESTIGADORA DE ACCIDENTES

1. 9 9 2

MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO

---

I DATOS GENERALES

LUGAR : Aeródromo de Bellavista (Huallaga)  
Umbral de la pista 070

PROVINCIA : Bellavista.

REGION : San Martín.

FECHA : 10 de Setiembre de 1992.

AERONAVE : TIPO/MODELO : Fokker F-27-500  
No. DE SERIE : 10533  
No. MATRICULA : OB-1443  
CERTIF. AERONAV. : 21-MAY-93 (vence)  
POLIZA SEGURO : 15-MAY-93 (vence)  
TOTAL HORAS : 36,684.22 hrs.  
TURM : 13,244.22 hrs.  
TOTAL CICLOS : 36,616 Ciclos.

MOTOR # 1 : TIPO/MODELO : Rolls Royce DART 532  
7R.  
No. DE SERIE : 14540  
TOTAL HORAS : 23,989.31 hrs.  
TOTAL Ciclos : 22,993 Ciclos

MOTOR # 2 : TIPO/MODELO : Rolls Royce DART 532  
7R.  
No. DE SERIE : 14543  
TOTAL HORAS : 27,970.22 hrs.  
TOTAL CICLOS : 28,425 Ciclos.

TRIPULACION : PILOTO:  
Nombre : DOSITEO ALIAGA  
ZEGARRA  
Licencia : TLA-524  
Apto Médico: 30-10-92 (vigencia)  
Total Horas: 10,344:55  
Horas Avión: 990:69  
Edad : 55 años

MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO

---

COPILOTO:

Nombre : GERARDO CASTILLO  
VARGAS  
Licencia : PC-1375  
Apto Médico: 30-05-93 (vigencia)  
Total Horas: 651:07  
Horas Avión: 67:06  
Edad : 24 años

MECANICO:

Nombre : ROSENDO ACEVEDO  
ALEGRE  
Licencia : Mecánico Avión-3245  
Edad :

AUXILIAR No.1:

Nombre : DANIEL CONTRERAS  
LEON-CARTY  
Licencia : Trip.Aux.-1509  
Edad : 25 años

AUXILIAR No.2:

Nombre : GEMA BRUZZONE  
BENZAQUEN  
Licencia :  
Edad : 20 años

OBSERVADOR No. 1:  
(Piloto)

Nombre : JOSE HERNANDEZ POY  
Licencia : PC-1540  
Edad : 24 años

OBSERVADOR No. 2:  
(Auxiliar)

Nombre : JOSE CASTRO KOHLE  
Licencia :  
Edad : 27 años



MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO

---

PASAJEROS : 1) LOPEZ, MANUEL (LIM-BLL)  
2) DE LA CRUZ, CONCEPCION (LIM-CIX)  
3) DE LA CRUZ, GRACIELA (LIM-CIX)  
4) DE LA CRUZ, GERALDINA (LIM-CIX)  
5) RIBERA, EDUARDO (TGI-TPP)  
6) DAVILA, ALEJANDRINA (TGI-TPP)  
7) LOPEZ, SANTIAGO (TGI-TPP)  
8) CARDENAS, DARIA (UCH-TRU)  
9) CHUQUIMAQUI, FERNANDO (UCH-TRU)  
10) DE LA CRUZ, VIVIANO (UCH-TRU)  
11) CAHUANA, PASCUALA (UCH-TRU)  
12) VERNAVE, FLORENCIO (TOC-TRU)  
13) GAMES, ZISLER (TOC-TRU)  
14) FLORES, ANTONIO (JJI-TRU)  
15) SOLIS, DANIEL (JJI-TRU)  
16) CIEZA, HENRY (JJI-TRU)  
17) PERALTA, SANTOS (JJI-TRU)  
18) SANCHEZ DE OORTEGUI, ANTONIETA  
(JJI-TRU)  
19) OORTEGUI, FIORELLA (JJI-TRU)  
20) VASQUEZ, HUGO (JJI-TRU)  
21) MECHERRES, DAVIS (JJI-TRU)  
22) ALARCON, ARTURO (JJI-TRU)  
23) GUTIERREZ, JACINTO (JJI-TRU)  
24) OBANDO, PATRICIA (JJI-TRU)  
25) MIRANDA, NATHALIE (JJI-TRU)  
26) RODRIGUEZ, SEGUNDO (JJI-TRU)  
27) CUEVA, JOSE (JJI-TRU)  
28) TORRES, OSCAR (JJI-TRU)  
29) ALCANTARA, CESAR (JJI-CIX)  
30) JIMENEZ, JOSE (JJI-CIX)  
31) ESCURRA, LUZ MARINA (JJI-CIX)  
32) RODRIGUEZ, MARIA (JJI-CIX)  
33) TANTAVICO, FRANCISCO (JJI-CIX)  
34) CAMPOS, MANUEL (JJI-CIX)  
35) CENTENO, HENRY (JJI-TPP)  
36) VILLACORTA, HUMBERTO (JJI-TPP)

MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO  
-----

II DESCRIPCION DEL ACCIDENTE

El día 10 de Setiembre de 1992, a las 11:54 horas, la aeronave Fokker F-27-500 de matrícula OB-1443, despegó del Aeropuerto de Juanjuí con destino al Aeródromo de Bellavista donde estimaba arribar a las 12:00 horas. a las 11:59 horas el Piloto notificó a Torre de Control Juanjuí, que se encontraba en aproximación final corta para aterrizar en el campo de Bellavista; la aeronave hizo contacto inicial a 26 metros del umbral de la pista sobre una pequeña hondonada a 90 centímetros por debajo de la trayectoria del umbral, ocasionándole la pérdida total del control de la aeronave.

En estos 26 metros anteriores al umbral de la pista 25, existe claras muestras del contacto de los trenes principales con el terreno y que las hélices del motor derecho hicieron contacto con el terreno 8 metros antes del umbral de la pista y a 2 metros después de éste, impactó la nacela del motor derecho y el tip de ala derecha donde se desprendió de ésta desde su empotramiento, para posteriormente elevarse y recorrer 52 metros donde impacta contra el terreno perdiendo el estabilizador derecho y se empieza a arrastrar sobre su fuselaje en forma oblicua 140 metros para finalmente parar y comenzar a incendiarse en la zona de carga delantera.

Todos los pasajeros y tripulación a excepción del Piloto salieron por las ventanas de emergencia.



MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO  
-----

III DANOS PERSONALES

Un (1) Fallecido (el Piloto)

Un (1) Herido por quemaduras en 2do. y 1er. grado en la espalda (Copiloto).

Un (1) Herido por contusiones en pierna derecha (Pasajero)

Siete (7) Heridos con leves contusiones.

DANOS MATERIALES

Destrucción Total de la aeronave por impacto y quemadura en condición de material no recuperable.

MINISTERIO DE TRANSPORTES , COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO

---

IV HECHOS

A continuación se detallan la relación de hechos y evidencias que se obtienen de diferentes fuentes en relación con el accidente que sufriera la aeronave F-27-500 de matrícula OB-1443 las mismas que sirven para confirmar:

- 1.- Que la Empresa EXPRESSO AEREO cuenta con Permiso de Operación de acuerdo a la Resolución Ministerial No. 536-91-TC/15.12 del 26 de Julio de 1991 de Servicio de Transporte Aéreo Nacional Regular de pasajeros, carga y correo.
- 2.- Que la aeronave Fokker F-27-500 matrícula OB-1443, se encuentra inscrita en el Registro Público de Aeronaves mediante la R.D.No. 0052-91-TC/15.12 de fecha 31 de Mayo de 1991.
- 3.- Que, el día 10 de Setiembre de 1992 estaba programado el vuelo EPR015 de la empresa de aviación EXPRESSO AEREO S.A. en la aeronave Fokker F-27-500 con número de matrícula OB-1443, para realizar el itinerario siguiente: Lima/Huánuco/Tingo María/Uchiza/Tocache/Juanjui/Bellavista/Tarapoto/Moyobamba/Chachapoyas/Trujillo/Lima.
- 4.- Que, para dicho itinerario fué programada la siguiente tripulación técnico y auxiliar:

Piloto	:	DOSITEO ALIAGA ZEGARRA
Copiloto	:	GERARDO CASTILLO VARGAS
O.B (Piloto)	:	JOSE HERNANDEZ POY
Ing.de Vuelo	:	ROSENDO ACEVEDO ALEGRE
Purser	:	DANIEL CONTRERAS LEON CARTY
Hostes	:	GEMA BRUZZONE BENZAQUEN
O.B (Purser)	:	JOSE CASTRO KOHIE

- 5.- Que, el Piloto Sr. DOSITEO ALIAGA ZEGARRA, posee Licencia TLA No. 524 y Certificado Médico vigente contando con el siguiente Record de Horas de Vuelo:

Total de Horas de Vuelo	10,344.55 hrs.
Total de Horas en el equipo	990.69 hrs.
Durante los Ultimos 90 días	198.09 hrs.
Durante los Ultimos 60 días	148.06 hrs.
Durante los Ultimos 30 días	79.38 hrs.
Durante las Ultimas 24 horas	0.00 hrs.

MINISTERIAL DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO

---

6.- Que, el Copiloto Sr. GERARDO CASTILLO VARGAS, posee Licencia de Piloto Comercial No. 1375 y Certificado Médico vigente, contando con el siguiente Record de Horas de Vuelo:

Total de Horas de Vuelo	651.07 hrs.
Total de Horas en el equipo	67.06 hrs.
Durante los Ultimos 90 días	28.49 hrs.
Durante los Ultimos 60 días	08.49 hrs.
Durante los Ultimos 30 días	08.49 hrs.
Durante las Ultimas 24 horas	0.00 hrs.

7.- Que, el Mecánico Sr. ROSENDO ACEVEDO ALEGRE, posee Licencia de Mecánico de Avión No. 3245 y con Certificado Médico vigente.

8.- Que, el Sr. DANIEL CONTRERAS LEON CARTY, posee Licencia de Tripulante Auxiliar No. 1509.

9.- Que, la Srta. GEMA BRUZZONE BENZAQUEN, posee Licencia de Tripulante Auxiliar No. 1503.

10.- Que, abordo se encontraban 2 Tripulantes Observadores, el Sr. JOSE HERNANDEZ POY (Observador Piloto) y el Sr. JOSE CASTRO KOHIE (Observador Tripulante Auxliar).

11.- Datos Registrados de la Aeronave:

MODELO	:	Fokker F-27-500
No.DE SERIE	:	10533
PESO Y BALANCE	:	26 de Agosto 1989 (vencido)
Matrícula	:	OB-1443
Año de Fabricac.:		1975
Tiempo Total	:	36,684.22 hrs.

12.- Que, la aeronave se encontraba con el Certificado de Aeronavegabilidad vigente.

13.- Que, la aeronave no presentó ninguna falla en los motores durante todo su itinerario, así como ningún reporte de falla.

14.- Que, la aeronave realizó el siguiente itinerario Lima/Huánuco/Tingo María/Uchiza/Tocache/Juanjui/Bellavista.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO  
-----

- 15.- Que, a la aeronave se le cambió una llanta de tren principal derecho en Juanjui, por encontrarse con baja presión.
- 16.- Que, de acuerdo a lo manifestado por el Copiloto, el Piloto de la aeronave se encontró en todo momento al mando de la misma.
- 17.- Que, de acuerdo al reporte meteorológico de la zona, las condiciones eran favorables para el vuelo visual (Anexo 11).
- 18.- Que, la aeronave OB-1443 según Plan de Vuelo despegó de Juanjui a las 11.53 hora local para Bellavista con una altitud de vuelo de 3,000', en reglas visuales en vuelo directo y tiempo estimado de vuelo 6 minutos.
- 19.- Que, la aeronave según Manifiesto de Pasajeros, Carga y Correo llevaba 36 pasajeros, 546 kilos de carga y 10.5 kilos en correo.
- 20.- Que, la aeronave despegó de Juanjui para Bellavista con un peso de 38,150 libras.
- 21.- Que, los pesos máximos de operación para el avión Fokker F-27-500 son los siguientes:
- |            |   |              |
|------------|---|--------------|
| Despegue   | : | 44,902 Lbrs. |
| Aterrizaje | : | 41,910 Lbrs. |
- 22.- Que, la aeronave realizó un tráfico de izquierda para la pista 25 del aeródromo, realizando los procedimientos normales de aproximación y aterrizaje, de acuerdo al Informe del Copiloto (Anexo 4).
- 23.- Que, las velocidades de aproximación y aterrizaje para el ingreso al Aeródromo de Bellavista eran las siguientes:
- |     |   |         |
|-----|---|---------|
| VAP | = | 105     |
| VF  | = | 100 KTS |
| VTH | = | 95 KTS  |
- 24.- Que, de acuerdo al Informe del Copiloto, la aeronave mantenía 100 kts., durante la aproximación final, momentos antes de hacer contacto con el terreno.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO  
-----

- 25.- Que, durante la aproximación final el Piloto incrementó la potencia de los motores, según consta en el Informe del Copiloto (Anexo 4).
- 26.- Que, el Copiloto de la aeronave manifestó haber sentido una ligera pérdida de sustentación de la misma, antes de hacer contacto con el terreno (Anexo No.4).
- 27.- Que, el tren izquierdo de la aeronave hizo contacto con el terreno a 26 metros antes del umbral de la pista 25 y a 0.90 metros aprox. por debajo del mismo.
- 28.- Que, el tren derecho de la aeronave hizo contacto con el terreno a 24 metros del umbral de la pista 25 y a 0.50 metros aprox. por debajo de la misma.
- 29.- Que, existen marcas de la hélice del motor # 2 a 8 metros antes del umbral de la pista y existen marcas de la nacela del mismo motor a 1 metro después del umbral de la pista.
- 30.- Que, se produce el desprendimiento del ala derecha y de la nacela del motor # 2 de la aeronave, la cual se encontró en la pista de aterrizaje a 100 metros aprox. del umbral de la pista.
- 31.- Que, la aeronave fué encontrada a 140 metros del umbral en forma diagonal al lado derecho fuera de la pista y completamente calcinada por acción del fuego.
- 32.- Que, todos los pasajeros y tripulación a excepción del Piloto evacuaron la aeronave a través de los medios de escape de la misma.
- 33.- Que, el piloto de la aeronave Capitán DOSITEO ALIAGA ZEGARRA fallece a consecuencia del incendio producido en la misma, ante la imposibilidad de haber sido evacuado oportunamente.
- 34.- Que, el Aeródromo de Bellavista no cuenta con ningún equipo de rescate ni contra incendio.
- 35.- Que, a consecuencia de los impactos y posterior incendio sufrido la aeronave quedó completamente destrozada y en condición de IRRECUPERABLE.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO  
-----

36.- Que, las dos (2) Grabadoras de Vuelo de la aeronave (Grabadora de Voz y Grabadora de Datos de Vuelo), fueron entregados por el representante de la empresa EXPRESSO AEREO S.A. en la ciudad de Tarapoto al Jefe de Material Aeronáutico de la Dirección General de Transporte Aéreo (Anexo No.19 ).

37.- Que, ambas Grabadoras fueron remitidas para el descifrado correspondiente a : (Anexo No.19).

The Department of Transport  
Air Accidents Investigation Branch  
Royal Aerospace Establishment  
Hants GU14 6TD  
GRAN BRETAÑA

38.- Que, de acuerdo a los Análisis realizados en ambas Grabadoras de Vuelo se obtuvo el siguiente resultado:

Grabadora de Voz : La cinta magnética fué destruida a consecuencia del fuego producido.

Grabadora de Datos de Vuelo : No estuvo trabajando adecuadamente al momento del accidente debido a que la cinta no se encontraba conectada.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO

---

V ANALISIS DE LOS HECHOS

- 1.- De los Hechos 1, 11, 12 y 13 se establece que la empresa EXPRESSO AEREO S.A. tiene vigente su Permiso de Operación, que la aeronave Fokker F-27-500 de matrícula OB-1443 está registrada en el Registro Público de Aeronaves, en condiciones de operatividad y con su Certificado de Aeronavegabilidad vigente.
- 2.- De los Hechos 3 y 4 se establece que el itinerario EPE 015 del día 10 de Setiembre de 1992 de la empresa EXPRESSO AEREO S.A. se cumplió en el avión Fokker F-27-500 de matrícula OB-1443 con la tripulación siguiente:  

Piloto	:	DOSITEO ALIAGA ZEGARRA
Copiloto	:	GERARDO CASTILLO VARGAS
OBS. (Piloto)	:	JOSE HERNANDEZ POY
Ing. de Vuelo	:	ROSENDO ACEVEDO ALEGRE
Purser	:	DANIEL CONTRERAS LEON CARTY
Hostess	:	GEMA BRUZZONE BENZAQUEN
- 3.- De los Hechos 5 al 10 se determina que la tripulación se encontraba habilitada y cumplía los requisitos para la realización del itinerario, sin embargo, se hace notar que el Copiloto Sr. GERARDO CASTILLO VARGAS, contaba con muy poca experiencia en el equipo F-27, siendo su actividad aérea muy irregular en los últimos 60 días.
- 4.- De los Hechos 14 y 16, se asume que la aeronave realizó su Plan de Vuelo en forma normal hasta la localidad de Juanjui, donde tiene una demora por cambio de llanta, lo cual motiva un atraso en el itinerario con la consecuente presión para el cumplimiento del mismo, debido a que la operación en los campos que faltaba ingresar (Bellavista, Tarapoto, Moyobamba, Chachapoyas) es diurna así como la limitación existente por la hora de cruce de cordillera hacia Trujillo. Asimismo, la poca experiencia del Copiloto sumada al largo y exigido itinerario (11 aterrizajes) produce fatiga al Piloto, tomando en cuenta que es el que ha estado al mando en todo momento, recargando de esta forma su labor.
- 5.- Del Hecho 17 se determina que las condiciones meteorológicas en la zona eran buenas, asumiéndose que no existía condiciones para que se presenten efectos de vientos cortantes debido a la ausencia de nubes convectivas.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO

---

- 6.- De los Hechos 18 al 21 se establece que la aeronave despegó de Juanjui a las 11:53 (hora local) en condiciones normales y dentro de los parámetros de operación de dicho aeródromo.
- 7.- Del Hecho 22 al 24 se determina que la tripulación realiza los procedimientos normales para el aterrizaje en el Aeródromo de Bellavista.
- 8.- Del Hecho 25 se establece que la aeronave se encuentra por debajo de una trayectoria normal de planeo y con velocidad baja de aproximación.
- 9.- Del Hecho 17 y 26 no se descarta totalmente la posibilidad de que una cortante de viento haya podido contribuir al accidente.
- 10.- De los Hechos 27 al 31 se puede establecer que la aeronave hace contacto en forma violenta con el terreno a 26 metros antes del umbral de la pista 25, existiendo claras muestras de que las hélices del motor derecho hicieron contacto con el terreno a 8 metros antes del umbral y a 2 metros después de éste, la nacela del motor derecho y el tip del ala derecha donde se desprendió ésta completamente desde su empotramiento; para posteriormente elevarse y recorrer 52 metros donde nuevamente impacta contra la pista perdiendo el estabilizador derecho y empezándose a arrastrar sobre el fuselaje en forma oblicua unos 140 metros aprox. para finalmente parar al lado derecho fuera de la pista y comenzar a incendiarse en la zona de carga delantera.
- 11.- De los Hechos 32 al 34 se determina que los pasajeros y tripulación con excepción del piloto, evacuaron la aeronave a través de los medios de escape de la misma, el Piloto Sr. DOSITEO ALIAGA ZEGARRA, fallece a consecuencia del incendio producido en la aeronave, al no haber sido evacuado oportunamente, situación que se agrava por la no existencia de ningún equipo de rescate ni contra incendio en el Aeródromo de Bellavista.
- 12.- Del Hecho 35 se determina que a consecuencia de los impactos e incendio, la aeronave quedó completamente destruída y en condición de irrecuperable.



MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO

---

13.- De los Hechos 36, 37 y 38 se determina que la cinta de la Grabadora de Datos de Vuelo no estaba conectada lo cual no ha facilitado la labor de la investigación ya que al haberse incendiado el avión completamente, no se ha podido obtener información valiosa de los instrumentos del panel de vuelo, cosa que hubiera sido posible de obtener de la Grabadora de Vuelo si hubiese estado operando normalmente.

VI CONCLUSIONES

Del Análisis de los Hechos se concluye que:

- 1.- Para el cumplimiento de itinerario EPR015, el personal de tripulantes estaba calificado y la aeronave se encontraba operativa.
- 2.- El Copiloto de la aeronave Sr. GERARDO CASTILLO VARGAS, cuenta con muy poca experiencia en el equipo Fokker F-27, teniendo una actividad de vuelo muy irregular en los últimos 60 días.
- 3.- La aeronave se encontraba dentro de los márgenes de operación para los aeródromos de Juanjuí (despegue) y Bellavista (aterrizaje).
- 4.- La tripulación realizó los procedimientos establecidos de aterrizaje para el Aeródromo de Bellavista.
- 5.- Existe la probabilidad de la presencia del factor fatiga en el piloto de la aeronave debido a la gran cantidad de aeródromos o aeropuertos comprendidos en el itinerario (11 aterrizajes) los cuales en su mayoría son de difícil operación y con ciclos muy cortos entre ellos, considerando que éste estuvo al mando de la aeronave en todo momento. Además es necesario precisar la presión que tenía para el cumplimiento del itinerario debido al factor tiempo por la demora producida en Juanjuí, los aeródromos que le faltaba ingresar y la limitación existente por la hora de cruce de cordillera hacia Trujillo.
- 6.- La aeronave se encontraba bajo la trayectoria del planeo normal y a baja velocidad en la aproximación, lo que motivó el contacto en forma violenta con el terreno a 26 metros antes del umbral de la pista 25, para proseguir su carrera sin control, desprendiendo en su trayecto el ala, estabilizador y motor derecho para finalmente detenerse a 140 metros aprox. del umbral al lado derecho fuera de la pista e incendiarse totalmente.
- 7.- El piloto de la aeronave Capitán DOSITEO ALIAGA ZEGARRA, fallece a consecuencia del incendio producido en la misma, al no haber sido evacuado oportunamente.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO

---

VII CAUSAS

1.- PRINCIPAL:

Error personal del piloto (error de apreciación) al realizar la maniobra de aproximación final bajo la trayectoria normal de planeo y a baja velocidad, motivando que la aeronave haga contacto a 26 metros antes del umbral de la pista.

2.- CONTRIBUTORIA:

- La poca experiencia del copiloto y la aparición del factor fatiga sobre el piloto.

Handwritten marks: a checkmark, the initials "FM", and a circled symbol.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO

---

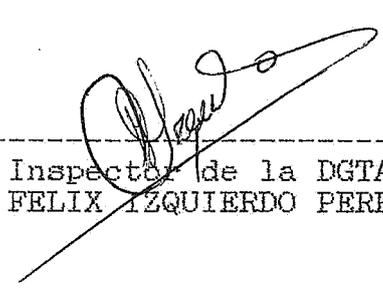
VII RECOMENDACIONES

- 1.- Que, la Dirección General de Transporte Aéreo efectúe un estudio con la finalidad de definir el límite de aterrizajes a realizarse en vuelos que impliquen el arribo a diferentes lugares en un mismo itinerario y en cortos períodos de tiempo de vuelo en las zonas de operación con aeródromos marginales.
- 2.- Se realicen los esfuerzos pertinentes, a fin de dotar a los aeródromos del país, con un mínimo de equipo de rescate y contra incendio, con el objeto de minimizar los riesgos en las realización de operaciones aéreas.
- 3.- La Compañía EXPRESSO AEREO S.A. sea sometida a la Junta de Infracciones por no cumplir con los requerimientos de operación de sistemas, al haber operado con la grabadora de datos de vuelo inoperativa.

JEM  
①

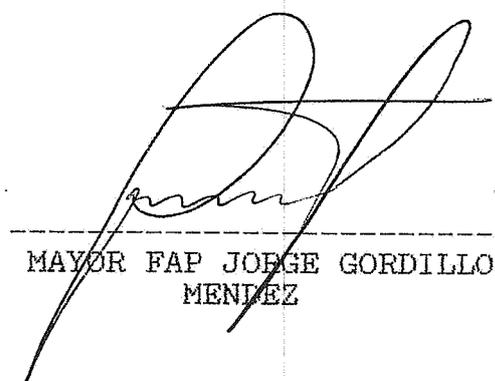
MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AEREO

---



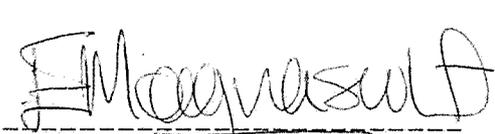
---

Inspector de la DGTA  
FELIX IZQUIERDO PEREZ



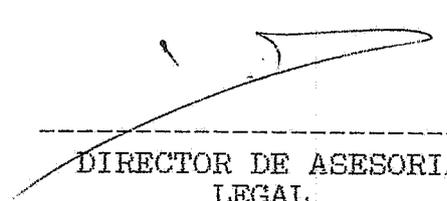
---

MAYOR FAP JOERGE GORDILLO  
MENDEZ



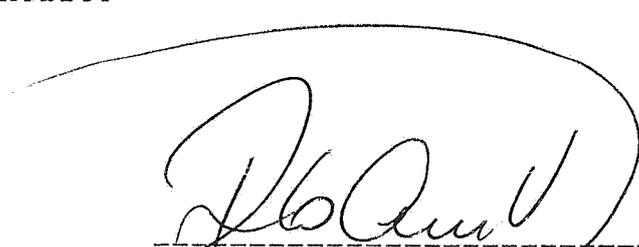
---

SUB-DIRECTOR DE MATERIAL  
AERONAUTICO



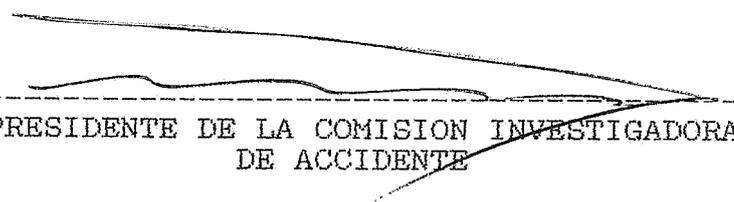
---

DIRECTOR DE ASESORIA  
LEGAL



---

DIRECTOR DE CIRCULACION  
AEREA



---

PRESIDENTE DE LA COMISION INVESTIGADORA  
DE ACCIDENTE