UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
SECRETARIA DE SEGURIDAD AÉREA

GRUPO INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN

INTRODUCCIÓN

TITULO

MATRICULA:	HK-2858
MARCA:	PIPER
MODELO:	PA 31-350
PROPIETARIO:	TAXI AÉREO CARIBEÑO (TACA LTDA.)
EXPLOTADOR:	TAXI AÉREO CARIBEÑO (TACA LTDA.)
LUGAR DEL ACCIDENTE:	PISTA 05 AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ B/QUILLA-ATLÁNTICO
FECHA DEL ACCIDENTE:	30 – JULIO - 2007
HORA DEL ACCIDENTE:	08:25 H.L.

SINOPSIS

Durante la ejecución de un vuelo de Transporte Comercial No Regular la aeronave marca Piper PA-31-350, HK-2858 perteneciente a la compañía Taxi Aéreo Caribeño (Taca Ltda.) despegó el día 30 de Julio de 2007 a las 07:50 H,L, de la pista Calenturitas en La Loma-Cesar, con destino a Barranquilla; El ascenso, vuelo de crucero y descenso transcurrió de manera normal, siendo autorizada por la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz de Barranquilla para su aproximación y aterrizaje en la pista 05.

Ya en final corta en el momento del rompimiento del planeo al cortar potencia para el aterrizaje, la tripulación advirtió el sonido de la alarma de anuncio de tren arriba con seguido impacto de las palas de las hélices con la superficie de la pista, impidiendo la ejecución de un sobrepaso produciéndose el aterrizaje de la aeronave con el tren retraído.

El piloto y copiloto ilesos, únicos ocupantes abandonaron la aeronave ilesos y por sus propios medios. No se presentó incendio post-accidente.

La investigación evidenció una Baja Alerta Situacional de la totalidad del vuelo durante la aproximación por parte de la tripulación, al centrar su atención solamente en la presencia de aves omitiendo pasos mandatarios y fundamentales en la lista de chequeo para el aterrizaje.

Igualmente encontró una limitada experiencia tanto general como en el equipo por parte de la copiloto, acompañado por la poca continuidad en el vuelo y deficiente supervisión por parte del capitán al delegar la maniobra de aterrizaje.

La aeronave sufrió daños en sus dos motores por parada súbita de los mismos, doblamiento de las palas de las dos hélices, Flaps izquierdo y derecho doblados y piel rota por contacto con la pista, antenas inferiores rotas y piel fuselaje inferior con perforaciones y raspaduras debido al desplazamiento del mismo sobre la superficie de la pista.

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1 ANTECEDENTES DEL VUELO

Durante la ejecución de un vuelo de Transporte Comercial No Regular la aeronave marca Piper PA-31-350, HK-2858 perteneciente a la compañía Taxi Aéreo Caribeño (Taca Ltda.) despegó el día 30 de Julio de 2007 a las 07:50 H.L., de la pista Calenturitas en La Loma-Cesar, con destino a Barranquilla; El ascenso, vuelo de crucero y descenso transcurrió de manera normal, siendo autorizada por la Torre de Control del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz de Barranquilla para su aproximación y aterrizaje en la pista 05.

Ya en final corta en el momento del rompimiento del planeo al cortar potencia para el aterrizaje, la tripulación advirtió el sonido de la alarma de anuncio de tren arriba con seguido impacto de las palas de las hélices con la superficie de la pista, impidiendo la ejecución de un sobrepaso produciéndose el aterrizaje de la aeronave con el tren retraído.

El piloto y copiloto ilesos, únicos ocupantes abandonaron la aeronave ilesos y por sus propios medios. No se presentó incendio post-accidente.

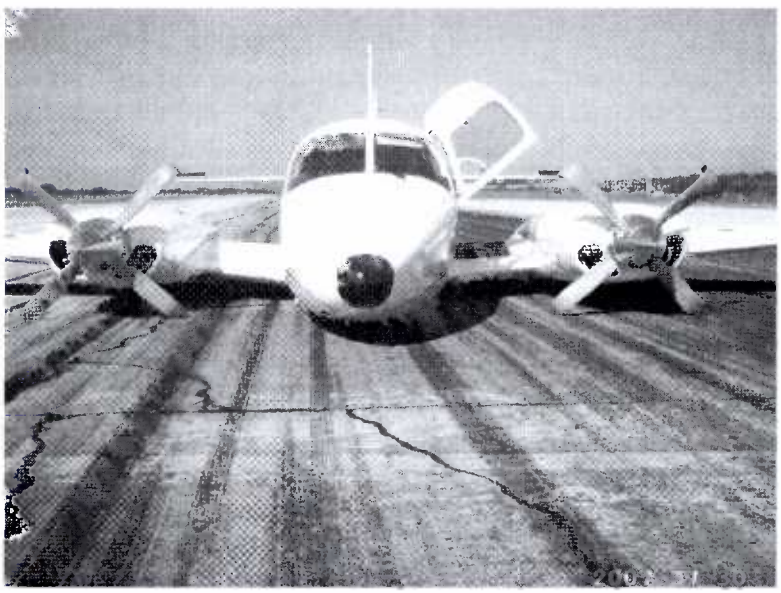
1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total	Otros
Mortales	--	--		--
Graves	--	--		--
Leves/ilesos	-2-	--		--
TOTAL	2			

1.2.1 NACIONALIDADES DE LA TRIPULACIÓN Y LOS PASAJEROS

Piloto y Copiloto de nacionalidad Colombiana. Ilesos.

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE



Estado final de la aeronave

La aeronave sufrió daños en sus dos motores por parada súbita de los mismos, doblamiento de las palas de las dos hélices, Flaps izquierdo y derecho doblados y piel rota por contacto con la pista, antenas inferiores rotas y piel fuselaje inferior con perforaciones y raspaduras debido al desplazamiento del mismo sobre la superficie de la pista.

Vista posterior de la aeronave

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.

1.5 INFORMACIÓN PERSONAL

PILOTO

NOMBRE:	PEDRO JOSÉ
APELLIDOS:	ALBOR VARONA
NACIONALIDAD:	COLOMBIANA
EDAD:	42 AÑOS
LICENCIA No.:	PCA 2171
CERTIFICADO MEDICO:	0099187 Vence al 08-Ago-07
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	PA-23, PA-31, C-150, C-172, C-310, BE-90, PA-28, PA-34, C-182, C-206, C-210, BE-200, PA-18, PA-60, C-402, C-421, C-340, PA-42

GSAN-4.5-8-05

ÚLTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	05-SEPTIEMBRE-2006
TOTAL HORAS DE VUELO:	13.500:00 HORAS
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	81:30 HORAS
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 90 DÍAS:	60:55 HORAS
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 30 DÍAS:	29:40 HORAS
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 3 DÍAS:	02:40 HORAS

COPILOTO

NOMBRE:	XIMENA
APELLIDOS:	VARGAS FERNÁNDEZ
NACIONALIDAD: EDAD:	COLOMBIANA 42 AÑOS
LICENCIA No.:	PCA7566
CERTIFICADO MÉDICO:	0084758 Vence 16-Nov-07
EQUIPOS VOLADOS COMO COPILOTO:	C-172, LET-410 UVP, PA-31
ÚLTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	25-ABRIL-2007
TOTAL HORAS DE VUELO:	1.255:00 HORAS
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	29:40 HORAS
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 90 DÍAS:	29:40 HORAS
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 30 DÍAS:	29:40 HORAS
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 3 DÍAS:	02:40 HORAS

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	PIPER
MODELO:	PA-31 - 350
SERIE No.:	31-8252058
MATRICULA:	HK-2858
FECHA DE FABRICACIÓN:	1966
CERTIFICADO MATRICULA:	R 018
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	000456
FECHA ÚLTIMA INSPECCIÓN Y TIPO:	15-JULIO-2007 / 100 HRS
FECHA ÚLTIMO SERVICIO:	15-JULIO-2007 / 100 HRS
TOTAL HORAS DE VUELO:	3.159:28 HORAS
TOTAL HORAS DURG:	N/A

MOTORES 1 / 2

MARCA:	LYCOMING
MODELO:	TIO 540-J2BD LTIO540-J2BD
SERIE MOTOR:	L-8215-61ª L-2621-68A
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	3.156:56 HORAS 3.156:56 HORAS
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	371:52 HORAS 371:52 HORAS
ULTIMO SERVICIO MOTOR:	16-JULIO-2007 / 100 HRS

HÉLICES 1/2

MARCA:	HARTZELL
MODELO:	CH-C4YR-2
SERIE No.:	FH-387 FH-376
TOTAL HORAS:	2.711:03 HORAS 2.711:03 HORAS
TOTAL HORAS DURG:	115:13 HORAS 115:13 HORAS

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

SKBQ 301300Z 06005KT 9999 FEW015 30/24 A2982

Las condiciones meteorológicas en el área correspondían a la presencia de un día apto para la operación de la aeronave.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No tuvieron incidencia en el accidente. El vuelo se desarrollaba bajo reglas de vuelo visual (VFR), y se produce durante la fase de aterrizaje en el Aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla.

1.9 COMUNICACIONES

Las comunicaciones se desarrollaron de acuerdo a lo establecido en las normas para la radiotelefonía. Estas fueron normales hasta el momento del accidente.

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

El accidente se produce en la pista del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla- Atlántico ubicado en coordenadas N-10°53'22", W-74°46'50", a una elevación de 74 pies sobre el nivel medio del mar.

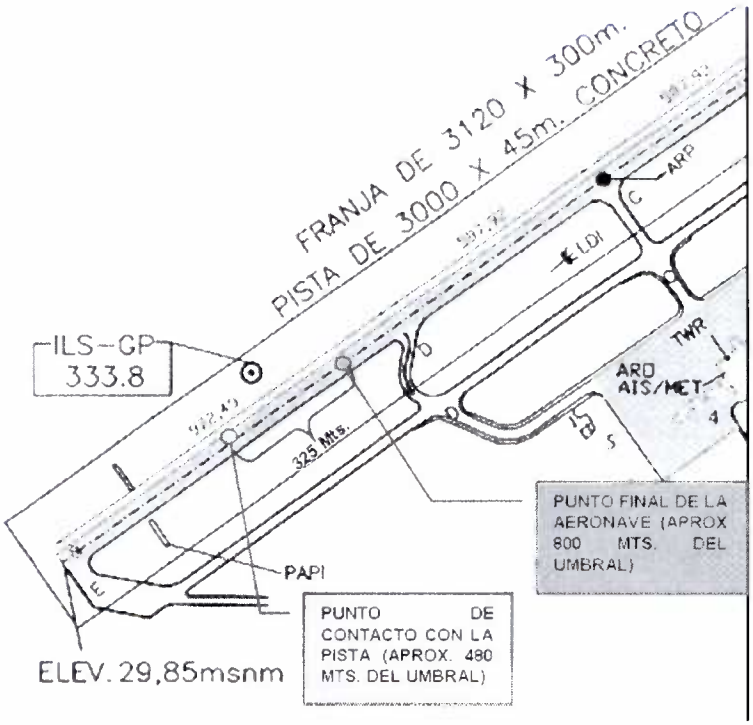


Diagrama del accidente (punto inicial de contacto y final de la aeronave)

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

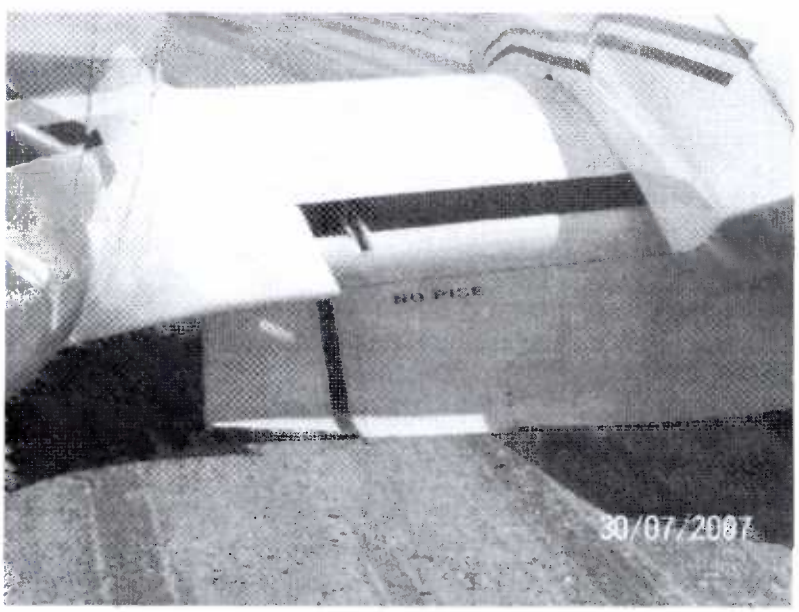
No aplicable. La aeronave no contaba con éste equipo instalado ni era requerido de acuerdo a la reglamentación aeronáutica vigente (Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, Numeral 4.5.6.26 REGISTRADORES DE DATOS DE VUELO – FDR).

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave quedó ubicada en la pista 05, su punto inicial de contacto se produjo aproximadamente a 480 metros del umbral de la pista y se desplazó sobre su fuselaje inferior y la superficie de la pista aproximadamente 320 metros, distancia en la cual se producen todos los daños en la aeronave, deteniéndose finalmente aproximadamente a 800 metros del umbral de la pista 05.

En su contacto inicial se generaron los principales daños debido a la parada súbita sufrida por los motores como consecuencia del impacto de las palas de las hélices con la superficie de la pista, seguidamente se producen los daños en los flaps, antenas y fuselaje inferior durante su desplazamiento sobre la pista.

Detalle de los daños en la hélice (Parada súbita del motor)



Detalle daños en los Flaps (Daños en la piel inferior)

1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLÓGICA

El Piloto y Copiloto tenían su certificado médico vigente y no se evidenció factores psico-físicos que hubiesen afectado antes o durante el vuelo para la ocurrencia del accidente.

1.14 INCENDIO

No se presentó incendio post-accidente, sin embargo la aeronave fue asistida por los servicios de los bomberos aeroportuarios una vez ocurrió el evento.

1.15 ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA

El accidente tuvo capacidad de supervivencia, el piloto y copiloto sus únicos dos ocupantes abandonaron ilesos y por sus propios medios la aeronave.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Teniendo en cuenta la forma como ocurrió el presente accidente, se tuvo en cuenta el informe de la tripulación, el análisis de las comunicaciones con las dependencias de control de transito aéreo, las evidencias encontradas en el sitio del accidente y las pruebas funcionales de operación del tren de aterrizaje, las cuales fueron suficientes para el análisis la información factual del presente informe.

1.17 INFORMACIÓN SOBRE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

Taca Ltda (Taxi Aéreo del Caribe Ltda.), es una empresa de Transporte Comercial No Regular, con base principal de operación en el aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla, la cual cuenta con una organización administrativa acorde a lo requerido para un aerotaxi. Durante la realización del vuelo del accidente, la aeronave se encontraba ejecutando un vuelo en cumplimiento a un contrato comercial entre el origen y el destino, el cual se venia cumpliendo desde el mes de mayo del presente año.

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

No requerida.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

Se ejecutaron pruebas funcionales del tren de aterrizaje una vez la aeronave fue evacuada de la pista, obteniendo resultados importantes para la investigación, los cuales se detallarán en el análisis.

2.0 ANÁLISIS

2.1. GENERALIDADES

Para el desarrollo de la investigación se contó con el análisis de los documentos relacionados con la aeronave, las evidencias en el área, las pruebas funcionales efectuadas post-accidente, la documentación y los informes de la tripulación entre otros.

2.2. OPERACIONES DE VUELO

2.2.1. CALIFICACIONES DE LA TRIPULACIÓN

La tripulación estaba compuesta por un piloto y un copiloto. El piloto de acuerdo a su registro de horas contaba con una adecuada experiencia tanto general como en el equipo accidentado. Su último chequeo de vuelo estaba vigente y su continuidad de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días era igualmente adecuada.
La copiloto de acuerdo a su registro de horas contaba con una limitada experiencia tanto general como en el equipo accidentado. Su último chequeo de vuelo estaba vigente y su continuidad de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días era igualmente escasa, es decir que contaba con poca experiencia y poca continuidad en el vuelo, lo que exige mayor supervisión por parte del capitán.

2.2.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES

De acuerdo a la información factual de la presente investigación, los procedimientos operacionales efectuados por la tripulación del HK-2858 el día del accidente, correspondían a los necesarios para la ejecución de un aterrizaje sin mayores dificultades que obligarán a la tripulación a mantener un especial cuidado

y atención en su ejecución. El aterrizaje fue efectuado por el copiloto, la cual contaba con escasa experiencia de vuelo, y este transcurrió de manera aparentemente normal para la tripulación, sin dificultades y sin anormalidades hasta producirse el momento del accidente.

Una vez efectuaron contacto con la Torre de Control, esta los autorizó directo a la final de la pista 05; una vez advirtieron de la presencia de aves en final, la copiloto le solicitó al capitán TREN ABAJO y FLAPS 30°, procedimientos que no fueron ejecutados por el capitán por estar ocupado en las comunicaciones y en la ubicación de las aves en final (Lo anterior de acuerdo a su propio informe), y ejecutados por la copiloto (igualmente de acuerdo a su propio informe); seguidamente, la copiloto viró y enfrentó la aeronave a final y le solicitó al capitán FLAPS A FULL y HÉLICES ADELANTE completando de esta manera la lista de chequeo para antes del aterrizaje; A partir de este momento se concentraron en la final y ya sobre la pista con velocidad cercana a la de mínimo control, la copiloto cortó potencia advirtiendo inmediatamente la alarma de TREN DESASEGURADO y el impacto de las hélices contra la superficie de la pista produciéndose el accidente.

Es claro que los pilotos mantuvieron una ALERTA SITUACIONAL ELEVADA pero CENTRADA solamente en la presencia de aves y olvidaron que esta debe estar en la TOTALIDAD DE LA CONDICIÓN DEL VUELO, lo cual hace que aunque estaban atentos al vuelo, su concentración estaba en las aves, en el exterior olvidando todo lo que estaba pasando en el interior de la aeronave, omitiendo de esta manera pasos mandatarios y fundamentales en la lista de chequeo para el aterrizaje.

Aunque la tripulación en sus informes manifiestan que la perdida de la Alerta Situacional General se dio debido a los constantes llamados de la dependencia de control en relación a la falla en el transponder, una vez se escucharon y analizaron las comunicaciones estos llamados se dieron en una fase anterior del vuelo y la aproximación estuvo caracterizada por un periodo de bajo nivel en transmisiones propias, de la dependencia de control y de las otras aeronaves, las cuales no influyeron en el accidente.

2.2.3. CONDICIONES METEOROLÓGICAS

Estas no tuvieron incidencia en el accidente.

2.2.4. CONTROL DE TRANSITO AÉREO

El control de transito aéreo actuó bajo las normas establecidas y no tuvo incidencia en la ocurrencia del presente accidente.

La tripulación realizó sus reportes correspondientes a la posición de Aproximación Barranquilla (APP BAQ) y esta dependencia a su vez lo interrogó en cuatro oportunidades en los últimos 17 minutos de permanencia en esta frecuencia (minuto 1, 9, 11 y 17) en relación a la transmisión intermitente del equipo transponder, siendo transferida en el minuto 17 de este lapso a la frecuencia de Torre. En este momento la aeronave se encontraba próxima a Sabanalarga (34 Millas Náuticas al Sierra del VOR de Barranquilla). A partir de este momento la aeronave entró en contacto con la frecuencia de Torre Barranquilla y recibió instrucciones de aproximación y aterrizaje volando en esta frecuencia durante cinco (5) minutos bajo mínimas comunicaciones y en general en frecuencia descongestionada hasta producirse el accidente en el minuto número cinco (5). Es decir que la aeronave durante su permanencia en la frecuencia de aproximación aunque fue interrogada en cuatro oportunidades, estas no fueron determinantes ni saturaron el trabajo en cabina de tal forma que hubiesen sido causa del accidente; igualmente, las comunicaciones realizadas durante los cinco minutos que estuvo en la frecuencia de la Torre de Barranquilla fueron lo suficientemente concretas y claras que tanto las comunicaciones con el HK-2858 como con las otras aeronaves en frecuencia no representaron niveles de congestión significativos que hubieran podido haber distraído la atención de la tripulación o haber sido la causa del accidente.

2.2.5. COMUNICACIONES

Estas no tuvieron incidencia en la ocurrencia del presente accidente.

2.2.6. AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No eran requeridas, no tuvieron incidencia en el presente accidente.

2.2.7. AERÓDROMOS

Éste ocurrió en el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz de Barranquilla, el cual cuenta con una infraestructura suficientemente adecuada para la operación segura de la aeronave.

2.3. AERONAVES

2.3.1. MANTENIMIENTO DE AERONAVE

El HK-2858 cumplía con el mantenimiento preventivo ordenado por el fabricante en el manual de mantenimiento, bajo las guías de inspección para sus servicios regulares, igualmente cumplía con las respectivas AD's correspondientes a la aeronave, motores, hélices y sistemas; el ultimo servicio realizado correspondió al de 100 horas efectuado el 16 de Julio de 2007.

2.3.2. RENDIMIENTO DE LA AERONAVE

Este no tuvo incidencia en el accidente. La aeronave en el momento del accidente registró un peso de 5.696 libras, el cual coloca a la misma dentro de los límites de CG y peso para el aterrizaje a ejecutar.

2.3.3. PESO Y BALANCE

Este no afectó el desarrollo del vuelo ni fue causal de la ocurrencia del accidente.

2.3.4. INSTRUMENTOS DE LA AERONAVE

Estos no tuvieron influencia en la ocurrencia del presente accidente.

2.3.5. SISTEMAS DE LA AERONAVE

Estos no tuvieron influencia en la ocurrencia del presente accidente. El sistema de extensión y retracción del tren fue probado una vez la aeronave fue trasladada al hangar mediante la activación del sistema con una planta eléctrica realizando pruebas de retracción y extracción, verificando la correcta operación del sistema incluyendo las luces de indicación de tren asegurado, en transito y desasegurado.

En la operación de tren arriba, las compuertas y trenes operaron normalmente durante la retracción, indicando luces apagadas en transito y luego de la retracción completa indicación de luz roja de tren arriba y asegurado; posteriormente se llevaron los aceleradores a mínimas sonando la alarma de tren de aterrizaje arriba.

Igualmente, se extendió el tren indicando luces en transito apagada y luego de la extensión completa luces verdes encendidas indicando tren abajo y asegurado.

De esta forma se comprobó la correcta operación del sistema del tren de aterrizaje.

2.4. FACTORES HUMANOS

2.4.1. FACTORES SICOLÓGICOS Y FISIOLÓGICOS QUE AFECTABAN AL PERSONAL.

No se encontraron aspectos sicológicos ni fisiológicos determinantes en el piloto ni copiloto que pudieran haber sido la causa del accidente, sin embargo, la investigación encontró baja alerta situacional especialmente en el piloto teniendo en cuenta que la maniobra de aterrizaje estaba siendo efectuada por un copiloto con poca experiencia tanto general como en el equipo. Lo anterior fue reconfirmado en su examen psicológico post-accidente en donde al piloto se le recomendó ejercicios de gimnasia mental a fin de mejorar sus procesos cognoscitivos de atención, concentración y tiempos de reacción.

2.5. SUPERVIVENCIA

2.5.1. RESPUESTA DEL SAR Y DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS

El accidente tuvo respuesta inmediata de los servicios de extinción y salvamento dispuestos para tal fin el las instalaciones del aeropuerto de Barranquilla. Estos reaccionaron de manera adecuada y oportuna para la atención de la emergencia. No se presentó incendio post-accidente.

Actividades de remoción de la aeronave de la pista

2.5.2. ANÁLISIS DE LESIONES Y VICTIMAS

No se presentaron.

2.5.3. ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA

El piloto y Copiloto como sus únicos ocupantes abandonaron por sus propios medios ilesos la aeronave.

3.0 CONCLUSIÓN

3.1 CONCLUSIONES

El piloto de acuerdo a su registro de horas contaba con una adecuada experiencia tanto general como en el equipo accidentado.

La copiloto de acuerdo a su registro de horas contaba con una limitada experiencia tanto general como en el equipo accidentado y poca continuidad de vuelo.

La aeronave cumplía con el mantenimiento preventivo ordenado por el fabricante en el manual de mantenimiento.

La tripulación realizó sus reportes correspondientes a la posición de Aproximación Barranquilla.

Aproximación Barranquilla interrogó en cuatro oportunidades en los últimos 17 minutos de permanencia en esta frecuencia (minuto 1, 9, 11 y 17) en relación a la transmisión intermitente del equipo transponder.

Una vez efectuaron contacto con la Torre de Control, esta los autorizó directo a la final de la pista 05, recibiendo instrucciones de aproximación y aterrizaje.

La aeronave voló en esta frecuencia durante cinco (5) minutos bajo mínimas comunicaciones y en general en frecuencia descongestionada.

La copiloto le solicitó al capitán TREN ABAJO y FLAPS 30°; procedimientos que no fueron ejecutados por el capitán por estar ocupado en las comunicaciones y en la ubicación de las aves en final.

La copiloto viró y enfrentó la aeronave a final y le solicitó al capitán FLAPS A FULL y HÉLICES ADELANTE completando de esta manera la lista de chequeo para antes del aterrizaje.

Los pilotos mantuvieron una ALERTA SITUACIONAL ELEVADA pero CENTRADA solamente en la presencia de aves.

La tripulación omitió pasos mandatarios y fundamentales en la lista de chequeo para el aterrizaje.

Sobre la pista con velocidad cercana a la de mínimo control, la copiloto cortó potencia advirtiendo inmediatamente la alarma de TREN DESASEGURADO y el impacto de las hélices contra la superficie de la pista produciéndose el accidente.

El sistema de extensión y retracción del tren fue probado una vez la aeronave fue trasladada al hangar mediante la activación del sistema con una planta eléctrica realizando pruebas de retracción y extracción, verificando la correcta operación del mismo.

al piloto se le recomendó en el examen psicológico post-accidente ejercicios de gimnasia mental a fin de mejorar sus procesos cognoscitivos de atención, concentración y tiempos de reacción.

3.2 CAUSAS

Baja Alerta Situacional por parte de la tripulación en la totalidad de la maniobra de aproximación, al centrar su atención solamente en la presencia de aves omitiendo pasos mandatarios y fundamentales en la lista de chequeo para el aterrizaje.

Limitada experiencia tanto general como en el equipo por parte de la copiloto, acompañado por la poca continuidad en el vuelo y deficiente supervisión por parte del Capitán al delegar la maniobra de aterrizaje.

4.0 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A LA EMPRESA TACA LTDA.

Para que a través del **Departamento de Operaciones** se establezcan las políticas claras en relación a la correcta ejecución de las listas de chequeo en donde no pueden existir pasos pendientes y/o ejecuciones alternadas de la misma.

Para que a través del **Departamento de Entrenamiento** se enfatice el CRM y la importancia de mantener una **ALERTA SITUACIONAL ADECUADA Y COMPLETA** por parte de las tripulaciones durante la ejecución de los vuelo.

GSAN-4.5-8-05

Para que a través del **Departamento de Seguridad** se recuerde a las tripulaciones la importancia de no centrar la atención en un solo aspecto del vuelo distrayendo la totalidad del mismo y la ejecución de procedimientos en fases criticas del vuelo como el decolaje y el aterrizaje.

A LA U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL:

A través del Grupo Prevención de Accidentes se haga un seguimiento efectivo a las recomendaciones efectuadas en el presente informe.

Mayor **ALEJANDRO TORRES COGOLLO**
Jefe Grupo Investigación de Accidentes