



INFORME FINAL DE ACCIDENTE

Accidente ocurrido el día 08 de Noviembre de 2013 a la aeronave Cessna 402, Matrícula HK-4353, durante el aterrizaje en la pista 15 del aeródromo municipal de Pizarro (PZR) – Choco.



**Unidad Administrativa Especial
Aeronáutica Civil de Colombia**



Libertad y Orden

ADVERTENCIA

El presente informe es un documento que refleja los resultados de la investigación técnica adelantada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en relación con las circunstancias en que se produjeron los eventos objeto de la misma, con causas y consecuencias.

De conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) Parte Octava y el Anexo 13 de OACI, “El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes. El propósito de ésta actividad no es determinar culpa o responsabilidad”. Las recomendaciones de seguridad operacional no tienen el propósito de generar presunción de culpa o responsabilidad.

Consecuentemente, el uso que se haga de este Informe Final para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos asociados a la causa establecida, puede derivar en conclusiones o interpretaciones erróneas.

SINOPSIS

Aeronave

Cessna 402, HK-4353

Fecha y hora del Accidente

08-Noviembre-13 / 10:56 Hora Local

Lugar del Accidente

Pista 15 Aeródromo Pizarro - Choco

Tipo de Operación

Aviación General, Taxi Aéreo

Propietario

Global Wings, Corp y Lucas Air, Inc

Explotador

Aeroexpreso del Pacifico S.A. "AEXPA S.A."

Personas a bordo

02 Pilotos, 08 Pasajeros

Resumen

El día 08 de Noviembre de 2013 la aeronave Cessna 402 de matrícula HK-4353, con 02 tripulantes y 08 pasajeros, efectuó el aterrizaje en la pista de Pizarro, perdiéndose el control direccional durante la desaceleración del aterrizaje hasta producirse su salida a la zona de seguridad derecha.

Durante el desplazamiento fuera de la franja de pista, se produjo la fractura de los trenes de aterrizaje, parada súbita de los motores y daños en el fuselaje inferior y nariz.

La investigación determinó que el accidente se produjo debido a una decisión inapropiada por parte de la tripulación, al efectuar un aterrizaje desestabilizado haciendo el contacto inicial sobre un charco de agua formado por lluvia reciente, presentándose hidroneo, pérdida de control en tierra y la salida de la pista.

La tripulación y pasajeros la abandonaron ilesos y por sus propios medios. No se presentó incendio post-accidente.

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1 Antecedentes de vuelo

El día 08 de Noviembre de 2013 la aeronave Cessna 402 de matrícula HK-4353, operada por la compañía “Aeroexpreso del Pacífico S.A.” AEXPA S.A., fue programada para la realización de un vuelo en la ruta Quibdó (SKUI) - Pizarro (PZR) en el departamento de Chocó, con 02 tripulantes y 08 pasajeros. El vuelo de crucero transcurrió sin novedad efectuando la aproximación para la pista 15 del aeródromo de Pizarro. El aterrizaje se efectuó sobre la superficie de pista encharcada por lluvia reciente, perdiéndose el control direccional durante la desaceleración del aterrizaje, hasta producirse su salida a la zona de seguridad derecha.

La tripulación se presentó en las instalaciones del Aeropuerto Matecaña de la ciudad de Pereira (SKPE) a las 06:00 HL, para cumplir con el primer trayecto de la ruta Pereira – Quibdó (SKPE- SKUI) conforme a la asignación programada por la Empresa. La salida de ese trayecto fue aproximadamente a las 08:30 HL con ocho (08) pasajeros, el desplazamiento se realizó sin contratiempos. Posteriormente entre las 09:30 HL y 10:20 HL efectuaron los trayectos Quibdó-Nuquí-Quibdó.

A la llegada a Quibdó procedente de Nuquí, el piloto recibió información de las condiciones adversas por lluvia y techo bajo en Pizarro, suministradas por el colaborador de la empresa en esa localidad, razón por la cual la tripulación mantuvo en espera en la plataforma de El Caraño hasta las 12:00 HL cuando fueron notificados que había cesado la precipitación y que la visibilidad era muy buena para el cumplimiento de dicho vuelo.

Después del despegue por la pista 31 de SKUI con destino a Pizarro, procedieron en condiciones visuales a 4500 pies de altitud, a 20 MN del destino efectuaron el cambio de frecuencia a aeródromo no controlado (122.9 MHz), notificaron su posición e intenciones para aterrizar, aun cuando en el área había nubosidad con techo parcialmente cubierto a 1500 pies sobre el terreno su ingreso fue visual de acuerdo a la información suministrada por el piloto.

La aeronave no sobrevoló la estación para que la tripulación observara las condiciones de la pista, optando por proceder directo para la pista 15. En final larga configuraron la aeronave y en final corta el piloto manifestó haber tenido componente de viento cruzado de cola. La posada de llantas fue sobre una zona cubierta de agua en la superficie asfáltica de la pista ocasionada por lluvia reciente.

Durante la carrera de aterrizaje, el piloto perdió el control de la aeronave abandonando la superficie pavimentada y continuando el desplazamiento fuera de la franja de pista, en una zona de grama encharcada, donde se produjo la fractura de los trenes de aterrizaje, parada súbita de los motores y daños en el fuselaje inferior y nariz del avión.

Una vez la aeronave se detuvo, la tripulación y pasajeros la abandonaron ilesos y por sus propios medios. El accidente se configuró a las 12:45 HL y no se presentó incendio post-accidente.

1.2 Lesiones personales

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total	Otros
Muertos	-	-	-	-
Graves	-	-	-	-
Leves	-	-	-	-
Ilesos	2	8	10	-
TOTAL	2	8	10	-

1.3 Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió daños mayores en sus trenes de aterrizaje, en sus dos hélices, parada súbita de los motores y daños severos en el fuselaje inferior y de nariz, entre los principales daños.



Vista lateral derecha del estado final de la aeronave

1.4 Otros Daños

No se presentaron

1.5 Información personal

Piloto

Edad

37 Años

Licencia

Piloto Comercial de Avión – PCA

Nacionalidad

Colombiana

Certificado médico

54106 Vigente al 24-Mar-14

Equipos volados como piloto

Cessna 152, DASH 8, PA-34 200 T,
Cessna 402 B

Ultimo chequeo en el equipo

19-Septiembre-2013

Total horas de vuelo

1.519:00 Horas

Total horas en el equipo

1.275:10 Horas

Horas de vuelo últimos 90 días

111:00 Horas

Horas de vuelo últimos 30 días

97:00 Horas

Horas de vuelo últimos 3 días

09:00 Hora

Copiloto

Edad

33 Años

Licencia

PCA-8759

Nacionalidad

Colombiana

Certificado médico

51437 Vigente al 21-October-14

Equipos volados como copiloto

Cessna 150, PA-28 y Cessna 402

Ultimo chequeo en el equipo

16-Febrero-2013

Total horas de vuelo

715:30 Horas

Total horas en el equipo

45:00 Horas

Horas de vuelo últimos 90 días

80:00 Horas

Horas de vuelo últimos 30 días

44:30 Horas

Horas de vuelo últimos 3 días

14:00 Horas

1.6 Información sobre la aeronave

Marca

Cessna

Modelo

402 B

Serie

402 B 1038

Matrícula

HK-4353

Certificado de aeronavegabilidad

0004230

Certificado de matrícula

R001289

Fecha última inspección y tipo

Anual, 27-Mayo-2013

Fecha de fabricación

1.976

Fecha última servicio

100 Horas, 27-Mayo-2013

Total horas de vuelo

11.981:18 Horas

Total horas D.U.R.G

N/A

Motor

Marca

Continental

Modelo

TSIO 520 E

Serie

182531R / 275116R

Total horas de vuelo

9.205:12 / 8.628:04 Horas

Total horas D.U.R.G

1.121:17 / 1.121:47 Horas

Último Servicio

100 Horas, 27-Mayo-2013

Hélice

Marca

Mc. Cauley

Modelo

3AF 32 C87-R / 3AF 32 C504-C

Serie

910550 (TC 214, TC 212, TC 223)
871239 (HG012YS, HG018YS,
F45388YS)

Total horas de vuelo

2249:59 /3083:59 Horas

Total horas D.U.R.G

1582:33 /543:22 Horas

1.7 Información meteorológica

Las condiciones meteorológicas eran estables, con visibilidad mayor a 10 kilómetros y cielo fragmentado a 1,500 pies sobre el nivel medio del mar. De acuerdo a las declaraciones del piloto, la pista se encontraba encharcada por lluvia reciente.

1.8 Ayudas para la navegación

No requeridas.

1.9 Comunicaciones

Estas se ejecutaron de acuerdo a la normatividad para aeródromos no controlados en la frecuencia 122.9 Mhz, las cuales no tuvieron incidencia en el presente accidente.

1.10 Información de aeródromo

El aeródromo de Pizarro – Bajo Baudó (Chocó), de propiedad del municipio, está ubicado en coordenadas N-04°57'38", W-77°21'47", el cual cuenta con una pista de aterrizaje asfaltada con una longitud de 1.000 metros de largo por 10 metros de ancho, orientación 15-33, una elevación de 492 pies sobre el nivel medio del mar, y aprobación vigente e indefinida mediante resolución Aerocivil No. 06365 del 30 de Diciembre de 2008.



Aspecto general de la Pista de Pizarro – Bajo Baudó Chocó

1.11 Registradores de vuelo

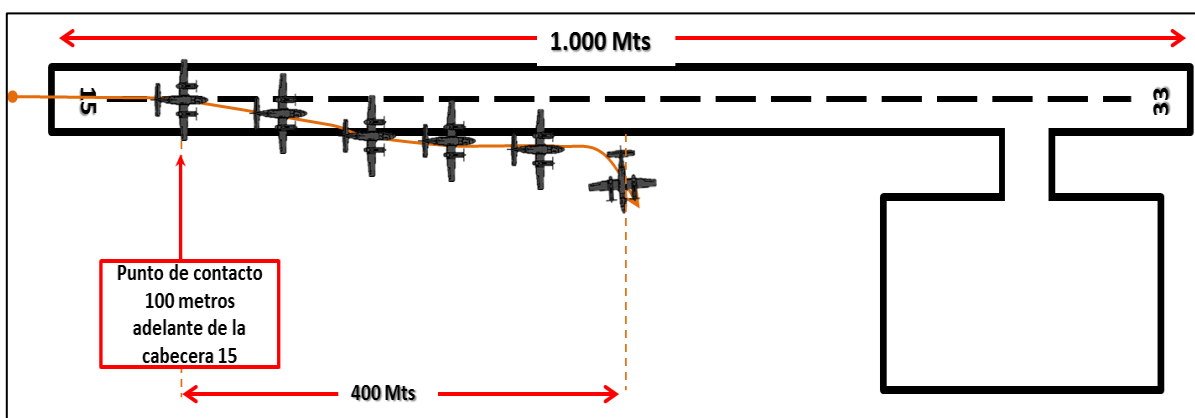
No aplicable. La aeronave no contaba con éste equipo instalado ni era requerido de acuerdo a la reglamentación aeronáutica vigente (Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, Numeral 4.5.6.26 REGISTRADORES DE DATOS DE VUELO – FDR).

1.12 Información sobre restos de la aeronave y el impacto

El piloto de la aeronave efectuó la aproximación para el aterrizaje por la pista 15 del aeródromo de Pizarro – Choco. Estando en final corta, el Piloto experimentó cambios en la dirección del viento, efectuando el contacto aproximadamente 100 metros adelante de la cabecera, encontrando la pista encharcada.

Durante la carrera de aterrizaje, la aeronave progresivamente se desplazó a la derecha sin que la tripulación hubiera logrado corregir el control direccional hasta salirse al margen derecho y detenerse en la zona de seguridad del mismo lado, aproximadamente a 500 metros de la cabecera por la que efectuó la aproximación y aterrizaje.

La aeronave terminó con daños estructurales severos en sus trenes de aterrizaje, daños en el fuselaje inferior, parada súbita de los motores y daños estructurales en sus dos hélices.



Croquis de la secuencia de aterrizaje y ubicación final de la aeronave en la pista del aeródromo de Pizarro – Bajo Baudó Chocó

1.13 Información médica y patológica

El Piloto y el 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.

1.15 Aspectos de supervivencia

El accidente tuvo capacidad de supervivencia, teniendo en cuenta la condición y lugar en que ocurrió el accidente. La totalidad de los ocupantes la evacuaron ilesos y por sus propios medios, una vez la aeronave se detuvo. Actividades de supervivencia mediante la participación de otras organizaciones no fueron necesarias en el presente accidente.

1.16 Ensayos e investigaciones

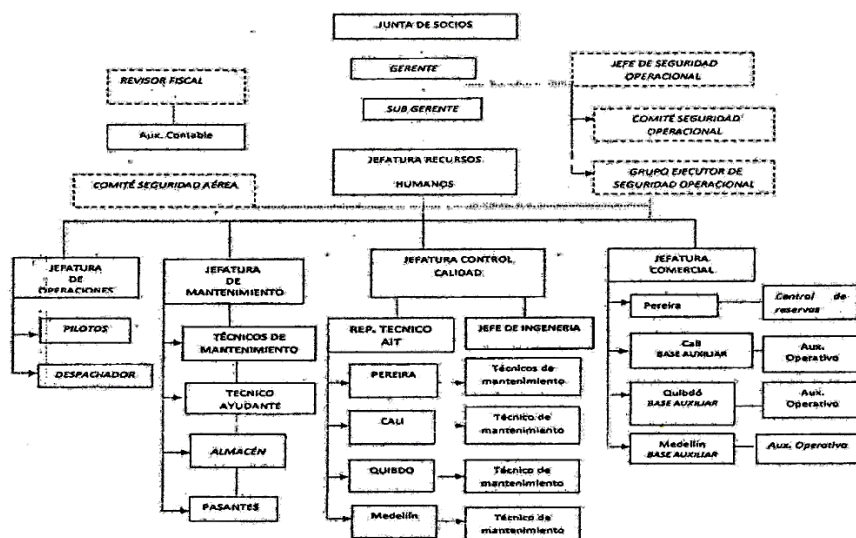
La investigación contó con el análisis conforme ocurrieron los hechos, teniendo como base fundamental las declaraciones de la tripulación, las condiciones de la pista en el momento del aterrizaje y las evidencias encontradas en el sitio.

La investigación no requirió ensayos o pruebas adicionales a las descritas anteriormente.

1.17 Información sobre organización y gestión

La compañía AEROEXPRESO DEL PACIFICO S.A. (AEXPA S.A.), ofrece servicios de transporte de carga y pasajeros en la modalidad de taxi aéreo no regular. La empresa posee una Gerencia General que reporta a la Junta de Socios y en su parte organizacional cuenta con una Jefatura de Seguridad Operacional, Jefatura de Operaciones, Jefatura de Mantenimiento, Jefatura de Control Calidad, Jefatura de Recursos Humanos y una Jefatura Comercial.

Su base principal de operación es el aeropuerto Internacional Matecaña de Pereira y como bases auxiliares están ubicadas en los Aeropuertos de Cali, Medellín, y Quibdó. En la actualidad cuenta con una flota de aeronaves tipo Cessna 402 y Piper Seneca, aprobada mediante certificado de operación # UAEAC-CDO-025 del 28 de Noviembre de 2002.



Estructura organizacional Aexpa S.A.

1.18 Información adicional

Ninguna.

1.19 Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se emplearon las técnicas de investigación contenidas en el Documento 9756 de la OACI Manual de investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación de la OACI), teniendo en cuenta el análisis de las evidencias en el campo, las condiciones meteorológicas y las declaraciones de la tripulación, las cuales se convirtieron en elementos de gran importancia para lograr determinar la causa del accidente.

2. ANÁLISIS

2.1 Generalidades

El presente informe de accidente se efectuó con el análisis de los reportes de la tripulación, su experiencia de vuelo, procedimientos efectuados y la revisión general de mantenimiento de la aeronave.

2.2 Operaciones de vuelo

2.2.1 Calificaciones de la tripulación

El piloto de acuerdo a su registro de horas contaba con adecuada experiencia tanto general como en el equipo accidentado, su continuidad en los vuelos era adecuada, pues en los últimos 90 días había volado 111:00 horas, un promedio de 37:00 horas mensuales, su certificación médica se encontraba vigente y sin anotaciones que lo afectara para la operación segura de la aeronave.

El copiloto de acuerdo a su registro de horas contaba con adecuada experiencia tanto general como en el equipo accidentado, su continuidad en los vuelos era aceptable, pues en los últimos 90 días había volado 80:00 horas, un promedio de 26:00 horas mensuales, su certificación medica se encontraba vigente y sin anotaciones que lo afectara para la operación segura de la aeronave.

2.2.2 Procedimientos operacionales

La planificación del rendimiento del vuelo, el despegue de Quibdó, el crucero de 30 minutos a 4.500 pies y la aproximación en Pizarro, se cumplieron de manera normal, segura y de acuerdo a los procedimientos de operación establecidos.

Teniendo como documento soporte las declaraciones de los tripulantes y las condiciones de la superficie de la pista, la tripulación luego de haber efectuado las listas de chequeo para el aterrizaje, haber configurado la aeronave y haber realizado el llamado en tramo básico para la pista 15, reportó haber experimentado en final corta, viento fuerte cruzado de cola a aproximadamente 200 pies de altura y a 200 metros de distancia de la cabecera, que desestabilizaron la aproximación y aumentaron la velocidad de la aeronave, efectuando el contacto justo en una zona encharcada.

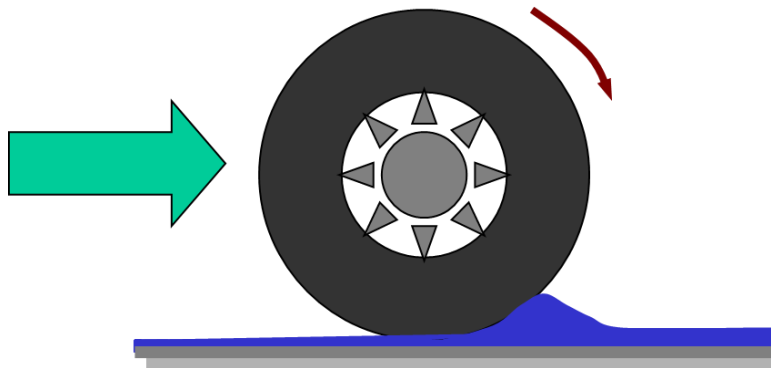
Para todo tipo de aproximación en cualquier tipo de aeronave, como norma general de seguridad operacional se ha establecido el criterio de contar con una aproximación estabilizada (entendiéndose como rumbo correcto, velocidad de aproximación correcta de acuerdo a las tablas de velocidades, configuración para el aterrizaje completa y potencia estable) antes de estar a 1.000 pies sobre el terreno, para así, obtener un aterrizaje seguro; al igual que si estas no se consiguen, se entra en una aproximación desestabilizada (por variación en uno o varios de los criterios establecidos anteriormente), debiéndose

descontinuar dicha aproximación y efectuar una ida al aire con el propósito de realizar de acuerdo al motivo de la misma y al criterio operacional establecido por cada empresa, una nueva aproximación que garantice un aterrizaje dentro de parámetros estándares, sin embargo, la tripulación decidió continuar y ejecutar el aterrizaje.

Durante la desaceleración, la aeronave inició un derrape incontrolable a la derecha hasta salirse de la pista, continuando su desplazamiento por la zona de seguridad hasta configurarse el accidente con los resultados ya conocidos.

La condición experimentada por la tripulación con la pérdida de control direccional y reporte de pista encharcada, es una condición típica de hidroplaneo.

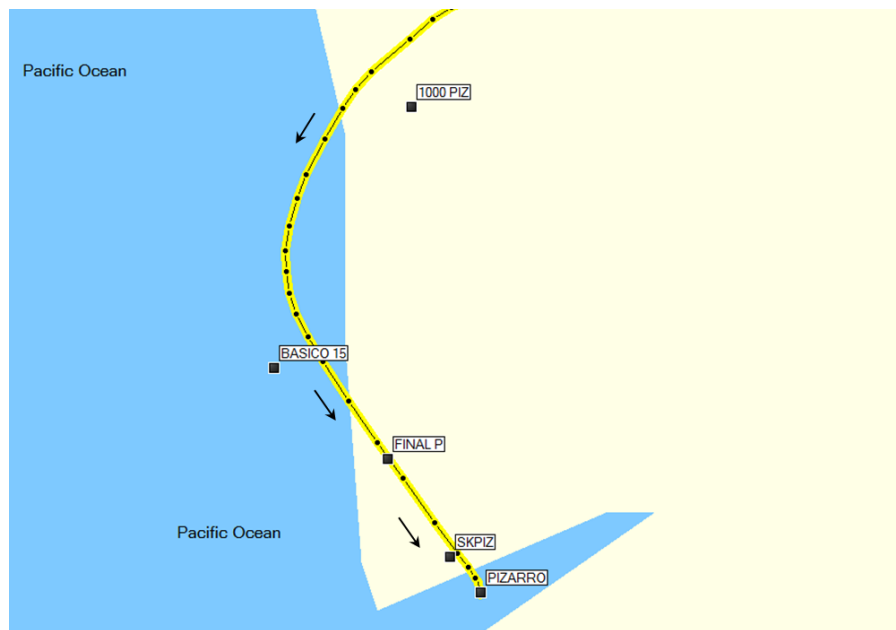
El hidroplaneo, se produce cuando la llanta o llantas al atravesar charcos de agua o fluidos, no pueden comprimir más la capa de fluido debajo de ella o expulsarla rápidamente de la llanta, levantándose de la pista, resultando en la pérdida parcial o total del contacto, reduciendo el coeficiente de fricción y afectando considerablemente o anulando el control direccional de nariz y la frenada. Siempre ocurre en algún grado en pistas contaminadas con fluidos:



Grafica explicativa del fenómeno físico del hidroplaneo

Durante en la operación en pistas contaminadas por un fluido, se recomienda hacer el aterrizaje efectuando el contacto de las ruedas firmemente y efectuar el aterrizaje con la velocidad establecida para evitar el hidroplaneo.

De acuerdo al análisis de los datos del GPS extraídos el día del evento, la tripulación efectuó aproximación directa a la pista 15 y no se evidenció que hubiese realizado un reconocimiento de la pista de acuerdo al procedimiento de aterrizaje en aeródromos no controlados.

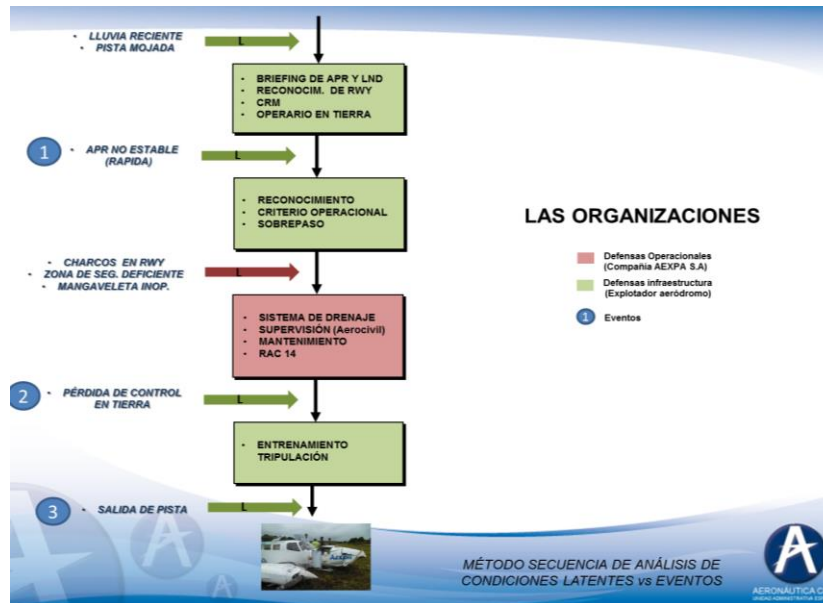


Trazas GPS en el último segmento a Pizarro

En este caso la tripulación no tuvo en cuenta para la seguridad de su aterrizaje la aproximación desestabilizada, la mayor velocidad y el contacto sobre la parte encharcada de la pista llevando a la aeronave a las condiciones ya conocidas, convirtiéndose este en el último eslabón de la cadena del error para la ocurrencia del accidente, sin embargo, en niveles superiores se encontraron causas raíces tales como el diseño inadecuado, el deficiente funcionamiento de los drenajes de la pista del aeródromo y la falencia de políticas claras en el Manual General de Operaciones (MGO) de la empresa respecto al aterrizaje en pistas encharcadas, lo cual de haber sido más preciso habría contribuido a la toma acertada de las decisiones por parte de la tripulación. Durante en la operación en pistas contaminadas por un fluido, se recomienda hacer el aterrizaje efectuando el contacto de las ruedas firmemente y efectuar el aterrizaje con la velocidad establecida para evitar el hidroplaneo.

Condiciones latentes relacionadas con la lluvia reciente previa a la operación y una pista mojada fueron factores que tuvieron defensas claras en la organización relacionadas con un briefing de la tripulación en la aproximación y aterrizaje, la aplicación del CRM, y la ejecución de un reconocimiento de aeródromo no controlado. Esta defensa existente fue rota y el evento de una aproximación no estabilizada tuvo lugar. La defensa existente para evitar la maniobra era el reconocimiento operacional por parte de la tripulación y la maniobra de sobrepaso que no fue tenida en cuenta por lo que la defensa nuevamente fue rota. El accidente continua originándose esta vez con un factor contribuyente relacionado con la deficiencia en la defensa de infraestructura por parte del explotador del aeródromo que no permitió disponer de una superficie adecuada de la pista y sus zonas de seguridad. Aun cuando las anteriores defensas fueron rotas, se produjo una pérdida de

control en tierra que no pudo ser controlada por la tripulación ocasionando la salida de pista y configuración del accidente.



Enfoque organizacional para el análisis del accidente

2.2.3 Condiciones meteorológicas

Las condiciones meteorológicas se convirtieron en un factor contribuyente más no determinante para ocurrencia del accidente. La condición de pista encharcada hace que el piloto deba planear una técnica de aterrizaje que garantice que la pista con características para la ocurrencia de hidroplaneos no se convierta en un riesgo para la realización del aterrizaje.

2.3 Factores Humanos

La investigación no conoció ni determinó aspectos psicológicos ni fisiológicos en el piloto ni copiloto que pudieran haber influido en el presente accidente. Sin embargo, existió un pobre juicio y falta de una toma acertada de decisiones al momento de continuar la aproximación desestabilizada para el aterrizaje, un chequeo más detallado y una preparación para un aterrizaje con la condición de pista conocida hubiera ayudado a la toma de decisiones y a la ejecución de un aterrizaje seguro.

3. CONCLUSION

3.1 Conclusiones

El piloto de acuerdo a su registro de horas contaba con adecuada experiencia tanto general como en el equipo y el copiloto con aceptable experiencia tanto general como en el equipo.

Sus certificaciones médicas se encontraban vigentes y sin anotaciones para la operación segura de la aeronave.

La aeronave cumplía con el mantenimiento preventivo ordenado por el fabricante, su rendimiento, sistemas y peso y balance no tuvieron injerencia en el accidente.

El día 13 de Julio de 2013, la misma aeronave HK4353 tuvo un Incidente Grave relacionado con la salida de pista en el mismo aeródromo y con el mismo piloto. (Inf. COL-13-24-GIA) Causa del evento: “Pérdida de control en tierra que ocasionó la salida de pista ante la ejecución de una aproximación desestabilizada”.

La tripulación efectuó los llamados reglamentarios para la operación en aeródromos no controlados.

En final corta de acuerdo a las declaraciones, la tripulación experimentó viento fuerte cruzado de cola a aproximadamente a 200 pies de altura y a 200 metros de distancia de la cabecera 15.

La tripulación decidió continuar y ejecutar el aterrizaje, a sabiendas de la condición adversa que se les presentó, cuando aún se tenía altitud y distancia seguras para descontinuar la aproximación y efectuar una ida al aire.

Existió un pobre juicio y desacierto en la toma de decisiones por parte de la tripulación al haber continuado con la aproximación desestabilizada y haber aterrizado en esa condición.

La pista estaba mojada y presentaba algunos charcos sobre su superficie debido a la lluvia reciente.

El drenaje de la superficie de la pista del aeródromo fue un factor contribuyente más no determinante para la ocurrencia del accidente.

El aterrizaje se efectuó a una mayor velocidad y el contacto se efectuó justo en un charco presente en la superficie de la pista.

La aeronave entró en el efecto físico de hidroplaneo y durante la desaceleración inició un derrape incontrolable a la derecha hasta salirse de la pista.

La aeronave se desplazó por la zona de seguridad hasta configurarse el accidente con los resultados ya conocidos.

La aeronave se detuvo a aproximadamente 500 metros de la cabecera 15 en la zona de seguridad derecha con rumbo aproximado de 245°.

La tripulación y pasajeros abandonaron la aeronave por sus propios medios e ilesos.

No se presentó incendio post-accidente.

3.2 Causa probable

Pérdida de control en tierra originada por una aproximación desestabilizada que produjo la salida de pista de la aeronave.

Factores Contribuyentes

Ejecución de una aproximación desestabilizada

Deficiencias en el drenaje, y zonas de seguridad de la pista.

Clasificación por taxonomía OACI

Pérdida de Control en Tierra (LOC-G)
Salida de Pista (RE),
Aeródromo (ADRM)

4. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

A LA EMPRESA AEROEXPRESO DEL PACÍFICO (AEXPA S.A.)

REC.01-201351-1

Al evidenciar que el piloto no realizó el procedimiento de aterrizaje en aeródromos no controlados, se recomienda que por intermedio de la Jefatura de Operaciones se establezca un control incorporado a sus respectivo MGO donde pueda evidenciarse el escrito cumplimiento de los RAC para la operación en aeródromos no controlados. Dicho procedimiento deberá documentarse a la Autoridad dentro de los 60 días a partir de la fecha de publicación del informe final en la página WEB de la entidad.

REC.02-201351-1

Para que a través de la Jefatura de Seguridad Operacional y Operaciones, se efectúe un análisis de riesgo para cada una de las pistas correspondientes a la operación de la empresa y se realice un informe dirigido al Grupo de Gestión de la Seguridad Operacional y Grupo de Investigación de Accidentes en lo relacionado al porcentaje de implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional SMS en la compañía. Dicho procedimiento deberá documentarse a la Autoridad dentro de los 90 días a partir de la fecha de publicación del informe final en la página WEB de la entidad.

REC.03-201351-1

Para que a través de la Jefatura de Seguridad Operacional, se realice un curso de repaso a los pilotos de la compañía en donde se enfatice la importancia de la toma de decisiones, el apego de las normas establecidas, conceptos de aproximaciones estabilizadas, límites de operación de sus aeronaves, técnicas de aterrizaje, pistas mojadas, pistas cortas, etc; como también la socialización de los dos (2) eventos operacionales ocurridos. Dicha actividad deberá ser documentada de manera detallada y enviada a través del Grupo de Gestión de la Seguridad Operacional y Grupo de Operaciones (UAEAC) con copia al Grupo de Investigación de Accidentes en un término no mayor a 60 días después de publicado el Informe Final de Investigación.

A LA AUTORIDAD AERONÁUTICA

REC.04-201351-1

A la SSO, para que a través de su sistema de gestión de seguridad operacional se efectúe un análisis de riesgo en el aeródromo Pizarro – Chocó y se generen los planes de acción correspondientes y necesarios para mejorar las condiciones de operación de acuerdo a lo

estipulado al RAC XIV. Dicho informe deberá ser presentado a la Secretaría de Seguridad dentro los 90 días a la fecha de publicación del informe en la página oficial de la entidad.

Teniente Coronel **GUSTAVO ADOLFO IRIARTE NAVAS**
Jefe Grupo Investigación de Accidentes
Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil



**Unidad Administrativa Especial
Aeronáutica Civil de Colombia**