



OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA)

ACCID-005-HP1948BT-2022

INFORME PRELIMINAR

TÍTULO DEL EVENTO: ACCIDENTE/DESPRENDIMIENTO DE PUERTA DE CARGA
POSTERIOR AL DESPEGUE

Matrícula: HP-1948BT

Aeronave: BEEHCRAFT 1900D

Fecha del suceso: 12 de marzo de 2022

Ubicación del suceso: Aeropuerto Marcos A. Gelabert

Coordenadas: Latitud 08°58'24"N y longitud 079°33'20"W

ADVERTENCIA

La información aquí presentada por la Oficina de investigación de Accidentes Aéreos de Panamá (OFINVAA) se emite de acuerdo a las disposiciones establecidas en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional y del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).

Todas las investigaciones que se realizan tienen como único objetivo la mejora de la seguridad aérea y no tienen la intención de establecer culpa o responsabilidad. Las investigaciones realizadas son independientes y llevadas a cabo sin perjuicio de cualquier acción judicial o administrativa que se pueda tomar para determinar la culpa o la responsabilidad.

Este documento es un Informe Preliminar y ha sido preparado con base a la **información inicial** recolectada durante el curso de la investigación, sin ningún tipo de análisis. Nada en la presentación de este documento, o en ninguno de los puntos planteados en él, debe interpretarse como una indicación de las conclusiones de la investigación.

TABLA DE CONTENIDO

ABREVIATURAS	4
SINOPSIS	5
1. INFORMACIÓN FACTUAL:	6
1.1 Historial del vuelo:	6
1.1 Lesiones personales:	8
1.2 Daños sufridos por la aeronave:	8
1.3 Otros daños:	8
1.4 Información personal:	8
1.5 Información sobre la aeronave	9
1.6 HALLAZGOS PRELIMINARES:	11
1.6.1 Investigación de Campo	11
a. Investigación física	11
b. Investigación de registros de la aeronave	13
c. Entrevistas y testimonios	14
1.7 Información sobre la empresa	15

ABREVIATURAS

AAC	Autoridad de Aviación Civil de Panamá.
AFM	Airplane Flight Manual
AOC	Certificado de Operador Aéreo
hr	horas
L/H	Left hand
Kt	Knot - Nudo(s) Unidad de medida de velocidad.
N/A	No aplica
OFINVAA	Oficina de Investigación de Accidentes Aéreos.
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
P/N	Part number (número de parte)
S/N	Serial Number (Número de Serie).
TBO	Time between overhaul (tiempo entre revisión)
TT	Total time (tiempo total)
UTC	Universal Time Coordinated (Tiempo Universal Coordinado).

SINOPSIS

Aeronave:	Beechcraft 1900D número de serie: UE-206
Fecha del accidente:	12-marzo-2022
Hora del accidente:	20:04 UTC
Lugar del accidente:	Aeropuerto Marcos A. Gelabert
Coordenadas:	Latitud 08°58'24"N y longitud 079°33'20"W
Fase del vuelo:	Inmediatamente al despegue, posterior a subir trenes, una altitud no mayor a 100 pies.
Tipo de Operación:	Transporte Aéreo Público Nacional de Pasajero, Carga y Correo-AOC AAC/EXN/010
Explotador:	Bocas Air Company, S.A.
Propietario:	UE-206, LLC
Persona a bordo:	10 (2 pilotos y 8 pasajeros)

1. INFORMACIÓN FACTUAL:

1.1 Historial del vuelo:

El día sábado 12 de marzo de 2022, a las 20:00 UTC, en el aeródromo Marcos A. Gelabert, la aeronave Beechcraft BE1900D, con matrícula HP-1948BT, estaba programada para realizar el segundo vuelo del día (vuelo BTM524) de la empresa Bocas Air Company, S.A., con destino a Isla Colón, Provincia de Bocas del Toro. Durante el despegue, posterior a la retracción de trenes, a una altura no mayor a cien pies, la puerta de carga se desprendió de la aeronave y cayó en el área verde del umbral de la pista 19.

Según las declaraciones del piloto al mando, después de abordar los pasajeros y posterior cierre de las puertas de la aeronave, la tripulación procedió con la lista de verificación, confirmando todo normal. Después del rodaje y llegar al punto de espera de la pista 01 del MPMG, la torre de control los autorizó a entrar a posición y mantener. Una vez autorizados a despegar, durante carrera de despegue no se observó ninguna indicación fuera de lo normal, se continuó con el despegue, escucharon un ruido fuerte, vibración e indicación de luz de puerta de carga abierta. Notificaron a Torre de Control y solicitaron retornar a MPMG, procedieron a hacer un patrón derecho y realizar procedimientos establecidos en el Quick Reference Handbook (QRH), realizando un aterrizaje normal.

OFINVAA, de acuerdo con el RACP Libro XXVI y los protocolos de OACI, notificó el suceso a la NTSB de los Estados Unidos, como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave y a la Organización de Aviación Civil Internacional.



Figura 2. Aeronave HP-1948BT durante despegue en la pista 19 del MPMG.



Figura 3. Imagen de la caída de la puerta de carga

1.1 Lesiones personales:

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS	TOTAL
Mortales	-	-	-	
Graves	-	-	-	
Leves/Illesos	02	08	-	10
TOTAL	02	08	-	10

1.2 Daños sufridos por la aeronave:

- Puerta de carga con daños sustanciales,
- Cuatro costillas del marco de la puerta de carga rotas (after cabin fuselage)
- Abolladura en el dorsal fin (entre las STA 456-534)

1.3 Otros daños:

Ninguno

1.4 Información personal:

PILOTO AL MANDO	
Nacionalidad	Panameño
Tipo de licencia	Piloto de transporte de Línea Aérea (ATP)
Habilitaciones	Monomotor, Multimotor, B737-Capitán, BE1900-Capitán
Certificado Médico	#21273 vigente al momento del suceso

PRIMER OFICIAL	
Nacionalidad	Panameño
Tipo de licencia	Piloto de transporte de Línea Aérea (ATP)
Habilitaciones	Monomotor, Multimotor, SAAB-340B, BE-300, BE-1900-Copiloto
Certificado Médico	#22280 vigente al momento del suceso

1.5 Información sobre la aeronave

Marca	Beechcraft
Modelo	BE1900D
S/N	UE206
Año de fabricación	1996
Horas Totales	36929.2
<p><i>Nota: la aeronave al momento del suceso contaba con certificado de aeronavegabilidad, matrícula y radio provisional válido hasta el 15 de marzo de 2022. Esta aeronave no ha obtenido certificado de matrícula, radio ni aeronavegabilidad permanente todavía, hasta el momento del suceso llevaba 13 certificados provisionales.</i></p>	

MOTORES		#1	#2
Fabricante	Modelo	S/N & TSN	S/N & TSN
Pratt & Whitney	PT6A-67D	PCE-PS0595	PCE-PS0600
		3894.8 hr	3894.8 hr
HÉLICES			
Hartzel	HC-E4A-31/10950K	HJ-2423	HJ-2164
		14084.3 hr	22315.7hr

Nota: estos registros de horas corresponden al formato de inspección del 14 de diciembre de 2021, no se tiene información actualizada, ya que la empresa no cuenta con los libros de la aeronave ni con el control de mantenimiento.

1.6 HALLAZGOS PRELIMINARES:

1.6.1 Investigación de Campo

a. Investigación física

El lunes 14 de marzo, el personal de OFINVAA se apersonó al hangar 9F del Aeropuerto Marcos A. Gelabert, donde se encontraba la aeronave accidentada para dar inicio con el proceso de investigación.

Se inició con la inspección física de la aeronave, donde se pudo observar daños sustanciales a 4 costillas del After Cabin fuselage assembly (figura 4 y 5). También se evidenció que al desprenderse la puerta golpeó la aleta dorsal (dorsal fin) del empenaje (figura 6). Los camlocks y pines del marco de la puerta se encontraron en buen estado. Se verificó el funcionamiento de la luz anunciadora de la puerta de carga (cargo door annunciator light) y funcionó correctamente, sin embargo, no se pudo hacer el CABIN/CARGO DOOR ANNUNCIATOR CIRCUITRY CHECK, debido al mal estado de la puerta de carga.

De acuerdo con la sección 3 (Descripción de Sistemas) del Manual de Vuelo (AFM) del modelo 1900D, página 3-7 de revisión septiembre de 2008, indica que la luz roja de la puerta de carga se encenderá cuando la puerta de carga está **abierta o no asegurada**.

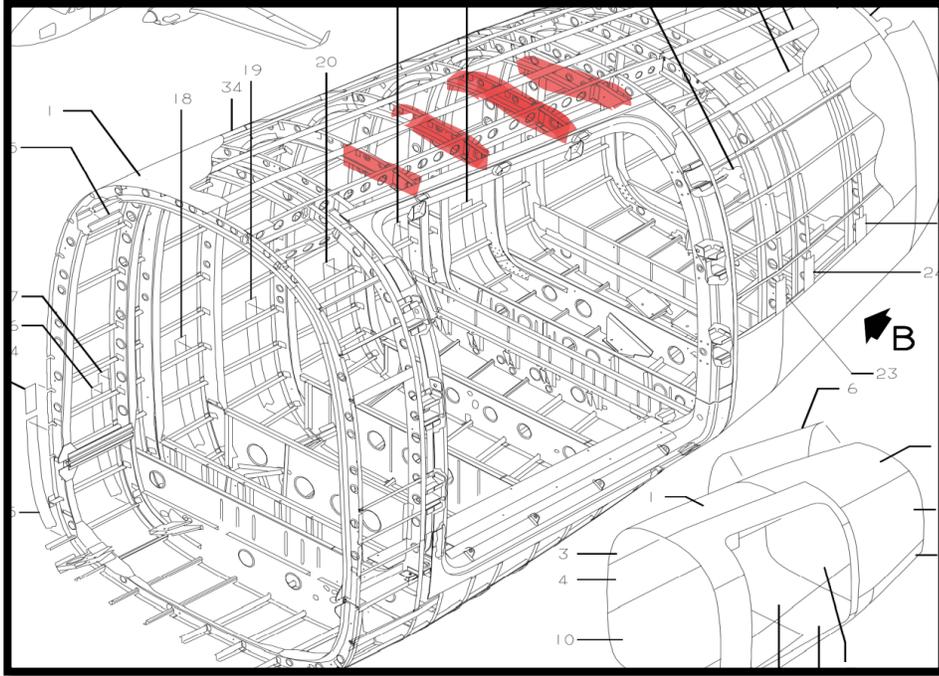


Figura 4. Costillas afectadas en el after cabin fuselage assembly.



Figura 5. Fotografía de costilla afectada



Figura 6. Golpe en alera dorsal de estabilizador

b. Investigación de registros de la aeronave

Se revisaron las bitácoras desde la fecha del accidente hasta enero de 2022 y no se encontró reportes de fallos con la indicación de la luz de la puerta de carga, ni con el mecanismo de la puerta de carga.

No se pudo revisar los libros de la aeronave, ya que los mismos han sido retenidos por el primer Taller de Mantenimiento contratado, según declaraciones del Gerente General del Taller, por falta de pago.

No se pudo revisar el cumplimiento del programa de Mantenimiento porque hasta la fecha, la aerolínea no cuenta con el mismo, según declaraciones del personal de la aerolínea, la antigua administración se quedó con esa información y ellos la están levantando de cero.

c. Entrevistas y testimonios

Durante la entrevista realizada al piloto que llevó a cabo el primer vuelo del día en esta aeronave, testificó haber realizado, satisfactoriamente, junto con el mecánico en turno, la prueba de circuito del anunciador de la puerta de carga (cargo door annunciator circuitry test), prueba esta que debe ser realizada previo al primer vuelo del día según lo establece la sección 4 (Procedimientos Normales) del Manual de Vuelo de la aeronave BE1900D (AFM) para verificar el normal funcionamiento de la puerta de carga. Cabe señalar que el piloto no utilizó como referencia el AFM, sino un documento “no aprobado” por la AAC, al cual llamó Flight Standard Manual. Este documento no está en el listado de manuales aprobados/autorizados por la AAC a la empresa Bocas Air.

De acuerdo a la declaración del piloto al mando del vuelo accidentado (BTM524), aseguró que durante su verificación de cabina y posterior carrera de despegue no se observó ninguna indicación anormal en cabina.

En entrevista al personal proveedor de Mantenimiento (taller contratado) y al personal de Mantenimiento de la aerolínea, ninguno se hizo responsable por el cierre de la puerta de carga y aseveraban no saber quién la cerró. Hubo que solicitar las cámaras del aeropuerto Marcos A. Gelabert para poder identificar a la persona que cerró la puerta de carga y poder entrevistarla. Resultó ser personal de la empresa de servicios terrestres, quien confirmó durante entrevista haber cerrado la puerta, y que era esta empresa la encargada de cerrar la puerta de carga, sin contar con el entrenamiento. Y que fue posterior al suceso que le explicaron cómo cerrar la puerta.

En las indagaciones sobre la capacitación al personal de soporte terrestre, se evidenció que han recibido curso inicial y recurrente sobre “Operaciones de servicio a la aeronave en tierra”, según el sílabo, este curso implica 8 horas de instrucción teórica en modalidad virtual, la cual

se sustenta con un certificado de participación, además de 20 horas de práctica presencial, de la cual no se encontró registros. Tampoco se obtuvo el expediente del instructor que impartió este curso, sólo se encontró en el Manual de Operaciones Parte D (Programa de Entrenamiento) de la aerolínea, que el instructor está autorizado para impartir capacitación de CFIT y ALAR solamente. Recibimos por correo la hoja de vida del instructor, y no se encontró evidencia que tenga capacitación en el modelo de aeronave BE1900D.

1.7 Información sobre la empresa

La empresa Bocas Air Company, S.A., cuenta con un Certificado de Operación de Servicios Aéreos número AAC/EXN/010, que desde el 31 de marzo de 2021 les permite operar en la modalidad de Transporte Aéreo Público Nacional de Pasajero, Carga y Correo. Cuentan con Especificaciones de las Operaciones fechada el 31 de marzo de 2021, en esta no se encontró el nombre de la persona u organización responsable de garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave. Hasta la fecha la empresa Bocas Air Company, S.A., tampoco cuenta con las autorizaciones requeridas, las cuales son un anexo de las Especificaciones de Operaciones que detalla las autorizaciones que la AAC les ha otorgado.

Durante las diferentes entrevistas al personal de la aerolínea nos percatamos que no cuenta con control de mantenimiento y no hubo forma de evaluar la ejecución del Programa de Mantenimiento, aducen que la administración anterior se quedó con la información, tampoco cuentan con los libros de la aeronave (fuselaje, motores y hélices) ya que han sido retenidos por uno de los talleres contratados por falta de pago y están en proceso de levantar la información.

Los representantes de la aerolínea responsabilizan al taller contratado de las operaciones de mantenimiento, mientras que el taller responsabiliza a la aerolínea. Las disposiciones establecidas en los contratos con ambos

talleres de mantenimiento (cláusula décima) se contradice con el Manual General de Mantenimiento de la aerolínea en términos de la responsabilidad de la aeronavegabilidad.

También se pudo evidenciar que el retorno al servicio de la aeronave accidentada fue firmado por un técnico que no se encuentra registrado en el listado del personal autorizado del Taller Contratado, pero que la aerolínea aduce que pertenece al otro Taller contratado, cuyo Gerente General afirma no tener trato comercial con la aerolínea desde el año pasado por incumplimiento de contrato, además confirma que la persona que firmó la bitácora no pertenece a su taller. La aerolínea tampoco ha presentado el listado (roster) del personal autorizado para brindar mantenimiento a su aeronave.

La empresa Bocas Air, no cuenta con una ubicación física definida, ya que en el AOC indica que la dirección es en el Local 2 del Aeropuerto Marcos A. Gelabert, en los contratos con dos proveedores indica que la dirección es Isla Colón en la provincia de Bocas del Toro, en otro contrato señalan que la dirección de la empresa es el Lobby principal del Aeropuerto Marcos A. Gelabert, en el MGM colocan como base principal el hangar 9F del Aeropuerto Marcos A. Gelabert y en el MGO colocan el hangar 6C del Aeropuerto Marcos A. Gelabert.

Durante la entrevista al personal de la aerolínea y a los proveedores de servicio (subcontratos) involucrados en esta operación, se evidenció que la empresa tiene problemas organizacionales, que, si bien no sean la causa principal del suceso, sí representan factores contribuyentes para el mismo.

OFICINA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS (OFINVAA)

Panamá, 20 de abril de 2022.

**Tels.: (507) 524-4039/315-9849
ofinvaa@aeronautica.gob.pa**