

El último vuelo de Faucett: ¿Los pilotos no fueron culpables?

Viernes, 29 de junio, 2007 - 06:23:14

El último vuelo de Faucett: ¿Los pilotos no fueron culpables?

viernes, 29 de junio, 2007 - 06:23:14



(RPP) Los responsables caminan libres. La justicia fue manipulada y se ocultó información sobre las verdaderas causas que provocaron la caída del Boeing 737 de la compañía Faucett, donde murieron 123 personas el 29 de febrero de 1996 en Arequipa. Aquel día fallecieron 68 peruanos, 42 chilenos, 3 brasileño, 3 belgas y 1 argentino.

El fatídico avión, que una hora antes había partido desde Lima, se estrelló a dos minutos de aterrizar en el aeropuerto Rodríguez Ballón de la ciudad de Arequipa por la falta de potencia en sus turbinas, de menor potencia que no respondieron, durante el descenso por llevar 8.000 kilogramos de sobrepeso.

Las conclusiones causales, y responsables directos del accidente son detallados, minuciosamente, en el "Último Vuelo de Faucett", libro escrito por Víctor Girao, especialista en Derecho Aeronáutico, y ex presidente de la Asociación de Pilotos de la desaparecida compañía Faucett.



El libro es el resultado de ocho años de investigación donde, el autor, pone al descubierto la existencia de un responsable codicioso, y presenta pruebas, en base al manifiesto de peso y balance; los informes técnicos de vuelo; y las tablas de limitaciones de pesos del avión Boeing 737-200, al momento de intentar hacer escala en Arequipa.

El autor sostiene que los directivos de Faucett su presidente Roberto Leigh Riveros, así como el gerente de administración, Alberto Luis Mandriotti Samaniego, tuvieron pleno conocimiento de tales hechos, así como responsabilidad de emplear una aeronave con motores no aptos, para aeropuertos de altura, es decir los denominados 'raya 9'.

Contrariamente a las conclusiones que llegó una Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación de la Dirección General de Transporte Aéreo, Girao sostiene que este se hizo para bajar los topes indemnizatorios a los deudos, aduciendo que la tripulación técnica había descendido por debajo de la altura mínima oficial.

El libro deja entrever que, el informe, se hizo de tal manera que libraba de responsabilidad, penal al representante legal de la compañía de Aviación Faucett S.A., y que la Comisión no brindó aportes contundentes no hizo un análisis técnico exacto y se limitó a un recuento documental.

Víctor Girao señala que, durante su investigación encuentra adulteración de las Bitácoras o Informes Técnicos de Vuelo (ITV) y, extrañamente, en uno de los dos informes no se reportó ninguna falla.

En uno mostró discrepancias técnicas, no sabiendo si dichos inconvenientes técnicos fueron solucionados, ya que ambos ITV muestran extrañas diferencias en su formato evidenciando la fabricación de pruebas concluyendo que la tripulación inició sus operaciones sin ningún problema, o falla en la aeronave.

Según Girao, las nuevas revelaciones, ameritan la reapertura de las investigaciones judiciales a fin de sancionar a los responsables.



"El Último Vuelo de Faucett" consigna como causal del accidente las malas prácticas administrativas y operacionales, el pésimo mantenimiento del avión, un piloto con limitaciones mentales y con temor al despido, la falta de información exacta sobre la posición respecto al Radio Ayudas de navegación (VOR) de Arequipa, porque los DME (Distance Measuring Equipment) estaban inoperativos.

Demuestra el sobrepeso con el que a sabiendas despacharon el vuelo y la poca potencia de los motores no fueron suficientes para mantener la altura mínima ni detener el descenso por estar con el tren de aterrizaje abajo y con 30° de flaps —configuración aerodinámica que produce tremenda resistencia al avance.

Víctor Girao concluye que el piloto, a pesar de aplicar la máxima potencia a los motores, y haber subido el tren de aterrizaje, por el infernal sobrepeso, continuó perdiendo altura, lo cual es muy diferente a que "descendió por debajo de la altura mínima", como lo afirmó sin sustento alguno la Comisión Investigadora de Accidentes Aéreos.

Extrañas indemnizaciones

El autor

Más noticias

- Del Castillo solicita que el DUTER...
delinquir al aire 4
- Incendio consume estructuras...
en Arequipa, Arequipa, Perú 4

Más audios

- Los más escuchados
- Más de 12 muertos tras accidente de...
treno en la 77

- Nacional
- Proceder ante autoridades de Uru...
sant. martes, agosto 4
- Perú cuenta con el mayor de...
tecnología, Arequipa, Perú 4

Recomendados

- Del Castillo, Encarcelado, reduce la...
operación pública y social

(RPP) Los responsables caminan libres. La justicia fue manipulada y se ocultó información sobre las verdaderas causas que provocaron la caída del Boeing 737 de la compañía Faucett, donde murieron 123 personas el 29 de febrero de 1996 en Arequipa. Aquel día fallecieron 68 peruanos, 42 chilenos, 3 brasileño, 3 belgas y 1 argentino.

El fatídico avión, que una hora antes había partido desde Lima, se estrelló a dos minutos de aterrizar en el aeropuerto Rodríguez Ballón de la ciudad de Arequipa por la falta de potencia en sus turbinas, de menor potencia que no respondieron, durante el descenso por llevar 8.000 kilogramos de sobrepeso.

Las conclusiones causales, y responsables directos del accidente son detallados, minuciosamente, en el "Último Vuelo de Faucett", libro escrito por Víctor Girao, especialista en Derecho Aeronáutico, y ex presidente de la Asociación de Pilotos de la desaparecida compañía Faucett.

El libro es el resultado de ocho años de investigación donde, el autor, pone al descubierto la existencia de un responsable codicioso, y presenta pruebas, en base al manifiesto de peso y balance; los informes técnicos de vuelo; y las tablas de limitaciones de pesos del avión Boeing 737-200, al momento de intentar hacer escala en Arequipa.

El autor sostiene que los directivos de Faucett: su presidente Roberto Leigh Riveros, así como el gerente de administración, Alberto Luis Mandriotti Samaniego, tuvieron pleno conocimiento de tales hechos, así como responsabilidad de emplear una aeronave con motores no aptos, para aeropuertos de altura, es decir los denominados 'raya 9'.

Contrariamente a las conclusiones que llegó una Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación de la Dirección General de Transporte Aéreo, Girao sostiene que este se hizo para bajar los topes indemnizatorios a los deudos, aduciendo que la tripulación técnica había descendido por debajo de la altura mínima oficial.

El libro deja entrever que, el informe, se hizo de tal manera que libraba de responsabilidad, penal al representante legal de la compañía de Aviación Faucett S.A., y que la Comisión no brindó aportes contundentes no hizo un análisis técnico exacto y se limitó a un recuento documental.

Víctor Girao señala que, durante su investigación encuentra adulteración de las Bitácoras o Informes Técnicos de Vuelo (ITV) y, extrañamente, en uno de los dos informes no se reportó ninguna falla.

En uno mostró discrepancias técnicas, no sabiendo si dichos inconvenientes técnicos fueron solucionados, ya que ambos ITV muestran extrañas diferencias en su formato evidenciando la fabricación de pruebas concluyendo que la tripulación inició sus operaciones sin ningún problema, o falla en la aeronave.

Según Girao, las nuevas revelaciones, ameritan la reapertura de las investigaciones judiciales a fin de sancionar a los responsables.

"El Último Vuelo de Faucett" consigna como causal del accidente las malas prácticas administrativas y operacionales, el pésimo mantenimiento del avión, un piloto con limitaciones mentales y con temor al despido, la falta de información exacta sobre la posición respecto al Radio Ayudas de navegación (VOR) de Arequipa, porque los DME (Distance Measuring Equipment) estaban inoperativos.

Demuestra el sobrepeso con el que a sabiendas despacharon el vuelo y la poca potencia de los motores no fueron suficientes para mantener la altura mínima ni detener el descenso por estar con el tren de aterrizaje abajo y con 30° de flaps —configuración aerodinámica que produce tremenda resistencia al avance.

Víctor Girao concluye que el piloto, a pesar de aplicar la máxima potencia a los motores, y haber subido el tren de aterrizaje, por el infernal sobrepeso, continuó perdiendo altura, lo cual es muy diferente a que "descendió por debajo de la altura mínima", como lo afirmó sin sustento alguno la Comisión Investigadora de Accidentes Aéreos.