

REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



C 148

OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

GRUPO PREVENCION E INVESTIGACION

REPORTE DE ACCIDENTE DE AVIACION

SANTAFE DE BOGOTA, D.C. COLOMBIA.

ALICOL LTDA

MATRICULA HK-140

DOUGLAS DC-3

MUNICIPIO DE PACOA. DEPARTAMENTO DEL VAUPES

30 DE JUNIO DE 1996

**INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACION**

AERONAVE : MARCA DOUGLAS.
MODELO DC-3
NO. DE SERIE 6354.
MATRÍCULA HK-140

EXPLOTADOR : ALICOL

PROPIETARIO : JAVIER ORLANDO REYES PACHECO

LUGAR DEL ACCIDENTE : Corregimiento Villa Gladys. Municipio de Pacoa.
Departamento del Vaupés.

Coordenadas: Lat N 0° 15 min.
Long W 71° 25 min.

FECHA Y HORA DEL ACCIDENTE : 30 de junio de 1996 08:30 HL



SINOPSIS

El día 29 de junio de 1996 el avión DC-3 con matrícula HK-140 de la Empresa ALICOL, con dos tripulantes abordo y un técnico de vuelo despegó del aeropuerto de Vanguardia de la ciudad de Villavicencio con destino Pacoa efectuando un vuelo de carga.

El vuelo se efectuó en forma normal con tramos de mal tiempo motivo por el cual tuvieron que pernoctar en la ciudad de destino.

El día 30 de junio de 1996 la aeronave despegó de Pacoa a las 06:45 HL con destino la ciudad de Villavicencio, después de 10 minutos de vuelo se presentó una vibración en un motor motivo por el cual decidieron aterrizar en el caserío de Villa Gladys aterrizaje que se efectuó en forma normal de acuerdo con la falla mencionada.

El técnico de abordo revisó la aeronave efectuando las pruebas correspondientes con resultados normales de acuerdo a sus propias declaraciones.

La tripulación se dispuso a despegar por la pista 29 del caserío Villa Gladys después de que el técnico de abordo le dió la autorización y visto bueno por parte de mantenimiento para efectuar el vuelo. La carrera del despegaje de la aeronave se efectuó de una manera normal hasta que el piloto exclamó "nos matamos" el avión al rotar, efectuó un viraje a la derecha y el plano derecho golpeó la pista perdiendo el control de la aeronave.

La tripulación logró sacar el avión a vuelo momentáneamente para estrellarse contra unos árboles a 45 grados de la pista 29 quedando gravemente herido el técnico de abordo y perdiendo la vida sus dos tripulantes.

Durante el trabajo de campo en la pista Villa Gladys no se recolectaron las pruebas necesarias que descartaran una falla técnica (Falla del gobernador de la hélice del motor número dos) en el momento del despegaje. Por otra parte, durante el trabajo de campo sí se constató como un factor contribuyente del accidente, la mala planeación del rendimiento de la aeronave en una pista con características de humedad y de terreno blando; ya que las condiciones meteorológicas previas al accidente habían sido adversas y había llovido en abundancia.



1.0 INFORME SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 29 de junio de 1996 el avión DC-3 con matrícula HK-140 de la Empresa ALICOL, con dos tripulantes abordo y un técnico de vuelo despegó del aeropuerto de Vanguardia de la ciudad de Villavicencio con destino Pacoa efectuando un vuelo de carga.

El vuelo se efectuó en forma normal con tramos de mal tiempo motivo por el cual tuvieron que pernoctar en la ciudad de destino.

El día 30 de junio de 1996 la aeronave despegó de Pacoa a las 06:45 HL con destino la ciudad de Villavicencio, después de 10 minutos de vuelo se presentó una vibración en un motor motivo por el cual decidieron aterrizar en el caserío de Villa Gladys aterrizaje que se efectuó en forma normal de acuerdo con la falla mencionada.

El técnico de abordo revisó la aeronave efectuando las pruebas correspondientes con resultados normales según sus propias declaraciones.

La tripulación se dispuso a despegar por la pista 29 del caserío Villa Gladys después de que el técnico de abordo le dió la autorización y visto bueno por parte de mantenimiento para efectuar el vuelo. La carrera del despegaje de la aeronave se efectuó de una manera normal hasta que el piloto exclamó "nos matamos" el avión al rotar, efectuó un viraje a la derecha y el plano derecho golpeo la pista perdiendo el control de la aeronave.

La tripulación logró sacar el avión a vuelo momentáneamente para estrellarse contra unos árboles a 45 grados de la pista 29 quedando gravemente herido el técnico de abordo y perdiendo la vida sus dos tripulantes.

1.2 LESIONES PERSONALES

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	02	--	--
GRAVES	01	--	--
LEVES/ILESOS	--	--	--



1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave quedó totalmente destruida debido al impacto y posterior incendio.

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.

1.5. INFORMACION SOBRE LA TRIPULACION

Nombres y Apellidos :	JULIO CESAR JIMENEZ A.
Nacionalidad :	Colombiano
Edad :	40 años
Licencias :	PTL 1478 IVA 1072/DC3
Certificado médico:	17 581 533 Vence 30 Nov de 1996
Ultimo chequeo de vuelo en el equipo:	Junio 13-1995

Equipos volados como piloto:	C-47/PA-32/C-185
Horas de vuelo en el equipo:	3.162:13
Horas volada en los ultimos 90 días:	24:50
Horas voladas en los últimos 30 días	24:50
Horas voladas en los últimos 3 días	05:00

COPILOTO

Nombres y Apellidos:	MILTON MANUEL MURCIA ROCHA
Nacionalidad:	Colombiano
Edad:	31 años
Licencia:	PC 5677
Certificado médico:	17.331.679 Vigente hasta 10-15-96.
Equipos volados:	DC-3.
Horas voladas en el equipo:	950:07.
Horas voladas en los últimos 90 días:	Desconocidas.
Horas voladas en los últimos 30 días:	Desconocidas
Horas voladas en los últimos 3 días:	5:00 horas

1.6. INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

Marca:	DOUGLAS
Modelo:	DC3
No. de serie:	6354



Matrícula:	HK-140
Certificado de Matrícula :	006672 vence 23 de agosto de 1995
Certificado de Aeronavegabilidad:	01586 indefinido
Fecha última inspección Aerocivil:	13 de junio de 1996
Total horas de vuelo :	50.372.35
Total horas Durg:	194:15
Fecha y tipo último servicio:	No. 1 13 de junio de 1996

MOTORES

Marca :	PRATT & WITNHEY
Modelo:	R-1830-92
No. de serie:	CP 134212 y CP 355210
Fecha y Tipo último Servicio:	13 de junio de 1996
Total horas de vuelo :	Desconocidas
Total horas Durg :	194:15 y 194:15

HELICES

Marca :	HALMINTON STANDAR
Modelo:	25E50-505
No. Serie:	RRE 7303 Y 3840227
Fecha y tipo último servicio:	13 de junio de 1996
Total horas de vuelo:	Desconocidas
Total Horas Durg:	194:15 y 194:15

El mantenimiento era efectuado por personal licenciado y en un taller autorizado por la Aeronáutica Civil.

1.7 INFORMACION METEOROLOGICA

En el sitio del accidente – Villa Gladys- no hay estación de meteorología, por lo tanto no se logró establecer, la dirección e intensidad del viento en el momento del despegue y el estado general del tiempo.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

La aeronave estaba equipada con los equipos VOR y ADF como navegación



primaria.

En tierra se disponía de los equipos VOR de Villavicencio y San José del Guaviare, en la zona donde ocurrió el accidente no existe ninguna clase de radio ayudas.

1.9 COMUNICACIONES

Las comunicaciones entre la aeronave y los centros de control fueron normales durante el tiempo que esta estuvo en contacto con dichos centros y no tuvieron ninguna incidencia en el accidente.

1.10 INFORMACION SOBRE EL AERODROMO

Esta pista se encuentra Ubicada en el departamento del Vaupés, corregimiento de Pacoa Municipio de Mitu a una altura de 720 pies, identificada con las cabeceras 29 y 11, tiene mil metros de longitud y 80 metros de ancho, terreno arenoso, plano y afirmado.

No esta autorizada por la Aeronáutica Civil de Colombia.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS Y SOBRE EL IMPACTO

La punta del plano derecho hizo contacto con el terreno, dejando una huella en 50 metros cada vez más profunda y por el corte del follaje llevaba un ángulo de 45 grados aproximadamente en viraje hacia el lado derecho, haciendo impactar la aeronave contra los árboles . Los motores se encontraron con los cárteres rotos, quedando las hélices una cerca a la otra con indicios de baja velocidad.

La aeronave quedó en sentido contrario al despegue de la pista 29 donde fue consumida por el fuego.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

La tripulación se encontraba en condiciones normales psico-fisicas y aptas para el vuelo y sus licencias médicas se encontraban vigentes en el momento del accidente.



El piloto y copiloto fallecieron como consecuencia de politraumatismo severo.

1.14 INCENDIO

Hubo incendio como consecuencia del impacto contra el terreno.

1.15 SUPERVIVENCIA

La zona se encontraba afectada por las heladas del Brasil y el tiempo era adverso para la navegación aérea, el aeropuerto Vanguardia permanecía cerrado por varias horas en diferentes horarios y por varios días, circunstancias que impidieron trasladar en el menor tiempo posible al técnico de abordaje a Villavicencio, para ser atendido médicamente. Pedro de Jesús Caicedo, estuvo internado en la clínica Meta y luego remitido a un centro hospitalario de Bogotá.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Del sitio del accidente solo se logró traer el gobernador de la hélice del motor No. 2, otras partes de la aeronave no fueron rescatadas, por la falta de implementos especiales para el desarme, lo que se logró traer fue inspeccionado en un taller de Hélices y el resultado de dicha inspección certifica que este se encontraba en normal funcionamiento en el momento del accidente.

No se efectuó ningún análisis de motores ya que estos no fueron recuperados del sitio del accidente por lo tanto no se sabe si estos estuvieron funcionando normalmente al ocurrir el evento.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION

No fue suministrada por la empresa.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No aplicable.

1.19 TECNICAS DE LA INVESTIGACION UTILES Y EFICACES

No se efectuaron.



2.0 ANALISIS

Recopilando los datos del accidente se determinó que el motor número 2 estuvo fallando en días anteriores, la tripulación efectuó dos despegues discontinuados por bajas en las RPMs de dicho motor, esta falla supuestamente fue corregida por mantenimiento al cambiar el gobernador.

No se pudo establecer si en el despegue de la pista de Villa Gladys el motor No 2 presentó alguna falla razón por la cual hizo que el avión se desviara hacia el lado derecho haciendo impactar el ala derecha contra el terreno agravando aun más la situación perdiendo el control total de la aeronave.

La tripulación ha debido tener en cuenta las condiciones de la pista para el despegue ya que estas no eran optimas, el fango y la lluvia afectaron el rendimiento de la aeronave en ese momento.

3.0 CONCLUSIONES

RESULTADOS

- La tripulación estaba apta técnicamente en el equipo.
- La tripulación contaba con buena experiencia en el equipo.
- La tripulación tenía los certificados médicos vigentes.
- La tripulación se encontraba apta psico-físicamente
- El mantenimiento de la aeronave lo efectuaba un taller autorizado por la U.A.E.A.C.
- Al motor No 2 se le encontraron problemas con el gobernador, razón por la cual la tripulación efectuó dos despegues discontinuados.
- El peso y balance se encontró dentro de los límites.
- No se pudo establecer un reporte de tiempo en este aeropuerto ya que no hay estación meteorológica.



CAUSAS

Por no haberse practicado pruebas ni análisis de motores y al haber destrucción total de la aeronave la causa de esta accidente se declara indeterminada.

Factores contribuyentes

La falta de análisis por parte de la tripulación al despegar de una pista encharcada y con fango impidió que la aeronave desarrollara el rendimiento requerido.

4.0 RECOMENDACIONES

A LA EMPRESA ALICOL LTDA.

- Imparta instrucciones a las tripulaciones de vuelo para que extremen las medidas de seguridad y efectúen análisis de rendimiento cuando operen en esta clase de pistas.
- Que efectúen un control positivo en mantenimiento cuando se presenten reportes repetitivos que afecten la seguridad de vuelo.
- Que se lleve un control permanente sobre las horas de vuelo y los chequeos de las tripulaciones de vuelo.

A LA AERONAUTICA CIVIL

- Que las regionales de control técnico programen inspecciones periódicas con el fin de conocer si las empresas están dando cumplimiento a los



programas de mantenimiento y al Manual de Reglamentos Aeronáuticos.

Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.

ERNESTO HUERTAS ESCALLON
Director General
Unidad Administrativa Especial
Aeronáutica Civil.