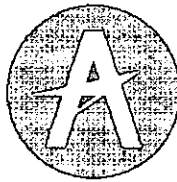


REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISION NORMAS DE VUELO

INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

INFORME FINAL DE ACCIDENTE

LUIS FERNANDO MORA POSADA

HK-4034-P

DORNIER DO-28 D2

PIZARRO - CHOCO

29 DE SEPTIEMBRE DE 2001



**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA
DIVISION NORMAS DE VUELO
GRUPO PREVENCION E INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES**

INFORME ACCIDENTE DE AVIACION

MATRICULA: HK-4034 P

MARCA: DORNIER

MODELO: DO 28 D2

PROPIETARIO: LUIS FERNANDO MORA
POSADA

EXPLOTADOR: EL MISMO

LUGAR DEL ACCIDENTE: PIZARRO, BAJO BAUDO
(CHOCO)

FECHA DEL ACCIDENTE: 29 – SEPTIEMBRE - 2001

HORA DEL ACCIDENTE: 10:21 H.L.



ACCIDENTE DORNIER 28 HK 4034 - P



VISTA LATERAL CON LA VIGA SOPORTE DESPRENDIDA



VISTA FUSELAJE DERECHO. DAÑOS EN PUNTAS DE LAS PALAS



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

Durante el cumplimiento de un plan de vuelo presentado en el aeropuerto Enrique Olaya Herrera el día 29 de Septiembre de 2002 con destino a la población de Pizarro (Choco), decoló el Dornier 28 HK 4034 P siendo las 14:20 H.L.

El vuelo transcurrió en forma normal, una vez tuvo la pista de Pizarro a la vista, el piloto efectuó su aproximación y aterrizaje por la cabecera 08. La aeronave sentó ruedas sin novedad, y segundos mas tarde el piloto advirtió una caída anormal de la aeronave en su costado izquierdo, lo que permitió ver desde la cabina que la viga que soporta el tren de aterrizaje y motor de este lado de había fracturado y se había incrustado en el fuselaje lateral del mismo lado. La aeronave rodó por la pista en fricción con la superficie asfáltica deteniéndose aproximadamente a los 220 metros. De inmediato el piloto efectuó un apagado de emergencia y ordeno la evacuación de la aeronave.

El piloto y pasajeros abandonaron ilesos la aeronave por sus propios medios.

No se presento incendio post-accidente.

1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulantes	Pasajeros	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves/Ilesos	-1-	-8-	--

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Fractura de la viga izquierda que soporta el motor y tren en la estación ME 1065 LH y ME 1354 LH, hélice y motor izquierdo, hélice motor derecho y piel fuselaje inferior.

1.4 OTROS DAÑOS

Ninguno

**1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL**

NOMBRE:	JOHN ARTURO
APELLIDOS:	RUIZ RAMIREZ
NACIONALIDAD:	COLOMBIANA
EDAD:	42 AÑOS
LICENCIA No.:	PCA 3661
CERTIFICADO MEDICO:	41473 VENCE 08-ABRIL-02
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	C-310, DO 28
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	25-AGOSTO-2001
TOTAL HORAS DE VUELO:	1.105:15 HORAS
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	03:30 HORAS (Acuerdo registro División Licencias Técnicas UAEAC)

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	DORNIER
MODELO:	DO 28 D2
SERIE No.:	4089
MATRICULA:	HK 4034 P
CERTIFICADO MATRICULA:	R-003176
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	000307
TOTAL HORAS DE VUELO:	4374:23 HORAS
TOTAL HORAS DURG:	978:53 HORAS

**MOTOR # 1**

MARCA:	LYCOMING
MODELO:	IGSO-540-A1E
SERIE MOTOR:	L-2822-50
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	1.400:18 HORAS
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	32:25 HORAS

HELICE # 1

MARCA:	HARTZELL
MODELO:	HC-B3W30-2B
SERIE No.:	AB-2467
TOTAL HORAS:	2.854:33 HORAS
TOTAL HORAS DURG:	39:50 HORAS

MOTOR # 2

MARCA:	LYCOMING
MODELO:	IGSO-540-A1E
SERIE MOTOR:	L-2684-50
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	2.586:53 HORAS
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	512:08 HORAS

HELICE # 2

MARCA:	HARTZELL
MODELO:	HC-B3W30-2B
SERIE No.:	AB-2341



TOTAL HORAS: 2.869:38 HORAS

TOTAL HORAS DURG: 39:50 HORAS

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Las condiciones meteorológicas en el sitio del aterrizaje eran estables, con visibilidad mayor a 10 kilómetros, y viento en calma. Estas no tuvieron incidencia en la ocurrencia del presente accidente.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

No aplicable.

1.9 COMUNICACIONES

No tuvieron incidencia en el accidente.

1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO

La pista de Pizarro es de superficie asfaltada y cuenta con una longitud apropiada para la operación de este tipo de aeronaves, no cuenta con una frecuencia de torre y el control se realiza mediante el uso de la frecuencia de anuncio de tráfico aéreo a modo de información.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplica.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave quedo establecida en la pista de la población de Pizarro, con severos daños en el motor y tren izquierdo debido a la fractura de su viga soporte, daños en la hélice derecha por contacto con la pista y daños menores en la piel del fuselaje inferior.



1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

El piloto se encontraba con su certificado medico vigente, el día anterior había tenido un descanso adecuado, sin evidencias de consumo de licor o drogas no prescritas, el examen medico post-accidente arrojó resultados aptos para el vuelo.

1.14 INCENDIO

No se presento incendio post-impacto.

1.15 SUPERVIVENCIA

El piloto y pasajeros abandonaron la aeronave por sus propios medios. El accidente tuvo capacidad de supervivencia.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Teniendo en cuenta la naturaleza del accidente, la no existencia de reportes de aterrizajes fuertes y la información suministrada por el piloto, el cual reporta la ejecución de un aterrizaje normal, se efectuó una revisión de la viga que soporta el tren de aterrizaje y el motor encontrando evidencias de fatiga acumulativa que durante la ejecución esté ultimo aterrizaje se desencadeno la fractura, ocasionando el accidente.

Se verifico el manual de mantenimiento de la aeronave y esté no establece servicios, revisiones o reemplazos de la viga en mención, motivo por el cual no se pudo determinar con anterioridad la fatiga en la misma.

No se realizo ningún tipo de ensayos operacionales ya que no se dispone de los medios para ello. Por otra parte la observación detallada de la fractura evidencia marcas de stress acumulativo ocasionados durante los numerosos eventos de aterrizajes realizados por la aeronave.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION

No aplicable.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No requerida.



- La aeronave se detuvo en la pista con daños en la punta de las palas de sus hélices, motor y tren de aterrizaje izquierdo y daños en la piel del fuselaje inferior.
- Sus ocho pasajeros y piloto abandonaron ilesos la aeronave por sus propios medios.
- No se presentó incendio post-impacto.

CAUSA PROBABLE


Fatiga de material por stress acumulativo en la viga izquierda que soporta el tren de aterrizaje y motor izquierdo, a la altura de las estaciones ME 1065 LH y ME 1354 LH.

4.0 RECOMENDACIONES

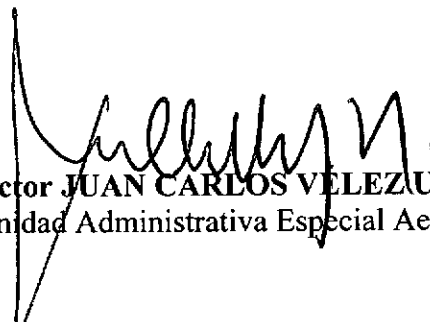
Teniendo en cuenta que no existen mas aeronaves de este tipo operando actualmente en Colombia, se efectúa la siguiente recomendación:

- Que el propietario de la aeronave, a través de su servicio de mantenimiento, efectuó una revisión con equipos especializados (corrientes eddi, tintas penetrante, rayos X etc.) con el fin de evitar una nueva ocurrencia de accidentes similares.

Vo Bo



Capitán **JOSE BESTENE MATTAR**
Secretario Técnico del Consejo de Seguridad Aeronáutico (E)



Doctor **JUAN CARLOS VELEZURIBE**
Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil.