



**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL
SECRETARIA DE SEGURIDAD AÉREA**

GRUPO INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

INFORME ACCIDENTE DE AVIACION

MATRICULA:	-	HK-2006
MARCA:		DOUGLAS
MODELO:		DC-3C
PROPIETARIO:		LASER LTDA.
EXPLOTADOR:		VIARCO LTDA.
LUGAR DEL ACCIDENTE:		AERÓDROMO TERESITA-VAUPES
FECHA DEL ACCIDENTE:		24-ENERO-2008
HORA DEL ACCIDENTE:		14:55 HL

ADVERTENCIA

El presente INFORME FINAL 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 sus 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 e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la 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 e interpretaciones erróneas.



1.1 ANTECEDENTES DEL VUELO

El día 24 de enero de 2008, fue programada la aeronave DC-3 de matrícula HK 2006, con el fin de transportar pasajeros y carga entre las poblaciones de Villavicencio-San José del Guaviare-Teresita y Mitú.

El trayecto entre Villavicencio y San José del Guaviare se desarrollo en forma normal. Posteriormente la tripulación presentó un plan de vuelo para el trayecto San José del Guaviare – Teresita, el tiempo en ruta consignado es de 1 hora y cuarenta minutos, como primer alterno figura San José del Guaviare y como segundo alterno Mitú. En el plan de vuelo figuran 13 personas. En el manifiesto de Peso y Balance están relacionados 10 pasajeros y los dos pilotos.

La aeronave despegó de San José del Guaviare a las 13:10 HL, las condiciones atmosféricas estaban buenas. Al llegar al aeródromo el piloto efectuó un sobrevuelo sobre la pista, tal como está establecido, especialmente para observar los montículos de tierra que se encontraban al lado y lado de la pista, y observar la cabecera 07, por donde se iba a efectuar el aterrizaje.

La tripulación efectuó el procedimiento de aproximación en forma normal. Próximos a sentar ruedas, durante la nivelada la aeronave impactó con el tren de aterrizaje izquierdo un montículo de tierra. Este impacto ocasionó la rotura del tren de aterrizaje. La aeronave sentó ruedas 90 metros antes del comienzo de la pista disponible. En la primera parte de la carrera de aterrizaje el plano izquierdo inició a inclinarse, permitiendo que las hélices del motor izquierdo iniciaran a golpear la superficie de la pista. El piloto trató de mantener elevado el plano izquierdo. Después de recorrer 250 metros desde la cabecera de la pista, ya con mínima velocidad, el plano izquierdo impactó el terreno, la aeronave giró aproximadamente 90° hacia la izquierda colapsando el tren derecho y quedando detenida completamente con rumbo final de 340°. La nariz de la aeronave quedo por fuera de la pista, el resto quedo sobre el costado izquierdo de la pista, aterrizando por la cabecera 07. Durante la última parte de la carrera de aterrizaje, se desprendió el motor izquierdo.

Los ocupantes de la aeronave una vez detenida, evacuaron por sus propios medios sin sufrir lesiones de consideración. El plano izquierdo de la aeronave inició a incendiarse, siendo sofocadas las llamas por el operador de un mini cargador que realizaba trabajos en la pista quien utilizó el equipo para arrojar recebo sobre el plano del avión.

1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total	Otros
Mortales	--	--		--
Graves	--	--		--



Leves/Ilesos	-03-	-10-	13	--
TOTAL	03	10	13	

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave sufrió los siguientes daños que se pueden apreciar superficialmente:

- Rotura y desprendimiento del tren izquierdo
- Rotura tren de aterrizaje derecho
- Barquilla izquierda rota
- "V" tren principal derecho e izquierdo rotas
- Palas de las hélices del motor derecho e izquierdo dobladas
- Motor izquierdo desprendido
- Bancada motor derecho rota
- Plano izquierdo con abolladuras

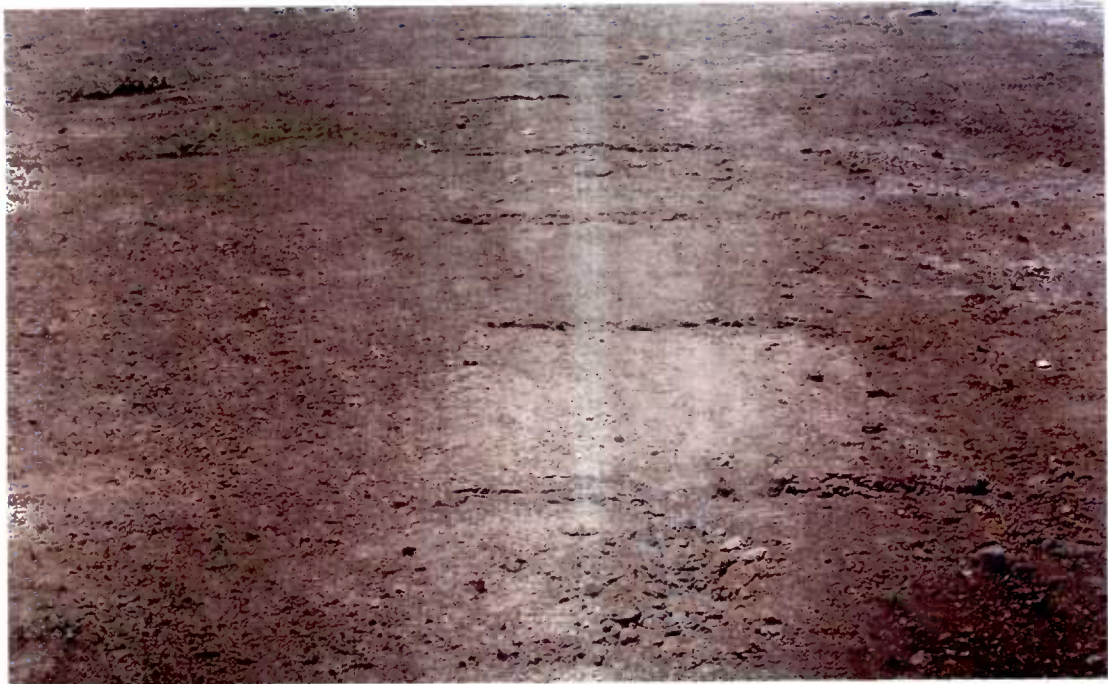


ESTADO FINAL DE LA AERONAVE

1.4 OTROS DAÑOS

No se causaron daños adicionales. Únicamente se presentaron unas pequeñas grietas en la pista ocasionadas por las palas de la hélice del motor izquierdo, que golpearon la superficie cuando el tren de aterrizaje izquierdo comenzó a hundirse.

CM



DAÑOS OCASIONADOS EN LA PISTA

1.5 INFORMACION PERSONAL

PILOTO

NOMBRE:	JOSE JOAQUIN
APELLIDOS:	JAIMES CABRALES
NACIONALIDAD:	COLOMBIANO
EDAD:	59 AÑOS
LICENCIA No.:	PTL 1631
CERTIFICADO MEDICO:	17197140
HORAS VOLADAS COMO PILOTO DC-3 ENTRE MAYO 2005 Y ENERO 2008	678:12 HORAS
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	17-JULIO-2007
TOTAL HORAS DE VUELO REGISTRADAS:	3167:16 HORAS



HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS: 76:10 HORAS
 HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS: 27:20 HORAS
 HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS: 08:15 HORAS

COPILOTO

NOMBRES: LUIS ALBERTO
 APELLIDOS: ANDRADE VIDAL
 NACIONALIDAD: COLOMBIANO
 EDAD: 31 AÑOS
 LICENCIA Nro. PCA 7746
 CERTIFICADO MEDICO: 7701516
 FECHA ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO: 26-JULIO-2007
 TOTAL GENERAL HORAS DE VUELO REGISTRADAS: 1353:35 HORAS:
 HORAS VOLADAS EN DC-3 ENTRE MARZO DE 2007 Y ENERO 2008 159:05 HORAS
 HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS: 69:50 HORAS
 HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS: 05:45 HORA
 HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS: 05:45 HORAS

La tripulación tiene al día los cursos de proeficiencia y repasos exigidos por la autoridad aeronáutica.

Los certificados médicos estaban vigentes y no tenían limitaciones.

El piloto había efectuado curso de TRANSPORTE DE SUSTANCIAS PELIGROSAS, en COLMENA Riesgos Profesionales, entidad que no está avalada por la Autoridad Aeronáutica, para adelantar el curso de TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VIA AEREA.



1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	DOUGLAS
MODELO:	DC-3C
SERIE No.:	43086
MATRICULA:	HK-2006
CERTIFICADO MATRICULA:	R000785
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	002890
FECHA ULTIMA INSPECCION Y TIPO :	15-MAY-2007 ANUAL
FECHA ULTIMO SERVICIO:	19-DIC-2007 130 HORAS
TOTAL HORAS DE VUELO:	22747:14 HORAS
TOTAL HORAS DURG:	5084:25 HORAS

MOTORES

MARCA:	PRATT & WHITNEY
MODELO:	R 1830-092
SERIE MOTOR 1:	20745
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR 1	3310:51 HORAS
TOTAL HORAS DURG MOTOR: 1	786:05 HORAS
ULTIMO SERVICIO MOTOR 1:	4-ENE-2008 – 50 HORAS
SERIE MOTOR 2:	13699
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR 2:	2609:15 HORAS
TOTAL HORAS DURG MOTOR 2:	448:35 HORAS
ULTIMO SERVICIO MOTOR 2:	17-ENE-2008 - 200 HORAS

**HELICES**

MARCA:	HAMILTON STANDARD
MODELO:	23E50-505
SERIE HELICE MOTOR 1:	NKG 4570
TOTAL HORAS HELICE 1:	5164:25 HORAS
TOTAL HORAS DURG HELICE 1:	1174:25
SERIE HELICE MOTOR 2:	NKC 6017
TOTAL HORAS HELICE 2:	5109:09 HORAS
TOTAL HORAS DURG HELICE 2:	1076:10 HORAS

La aeronave cumple con todos los requisitos de mantenimiento y aeronavegabilidad exigidos por la autoridad aeronáutica.

En las ultimas 30 hojas del libro de vuelo, solo aparecen dos anotaciones, una hace referencia a vibración del motor 2 y la otra sobre revisión de arranque del motor derecho. Hay una anotación sobre la pinchada de una llanta.

La aeronave despegó del aeropuerto de San José del Guaviare, con un peso de 10800 kilos, abordo tenía 1446 Kilogramos de combustible. El centro de gravedad estaba dentro de los límites permitidos. El peso para el aterrizaje sería el máximo permitido contemplando la longitud de la pista con una superficie dura.

El manifiesto de peso y balance no tiene el índice correspondiente a cada peso, para determinar con exactitud la ubicación del centro de gravedad.

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Las condiciones en el momento del aterrizaje cuando ocurrió el accidente eran visuales. El aeródromo no tiene servicios de control ni de información meteorológica.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

No aplicable en vista de que el vuelo se realizaba bajo reglas de vuelo visual.



1.9 COMUNICACIONES

No aplicable.

1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO

Aeródromo de uso público situado en el departamento del Vaupes, en las coordenadas $00^{\circ} 44' 17''\text{N}$ y $069^{\circ} 28' 17''\text{W}$. propiedad del Resguardo Indígena con explotación de la gobernación del Vaupes. Resolución de funcionamiento 03423 con fecha 16 de septiembre de 1997, vigencia indefinida.

El aeródromo pertenece a la clase "F". Posee una pista con una longitud de 630 metros y un ancho de 20 metros. La orientación de las cabeceras es 07/25. La elevación es de 620 pies. El peso bruto máximo de operación es 12202 kilogramos. La superficie de la pista en el centro es de grama, en los extremos es de arena. La pista inicialmente en su totalidad era de grama.



VISTA AEREA DE LA PISTA DE TERESITA

CM A