REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
SECRETARIA DE SEGURIDAD AÉREA

GRUPO INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN

MATRÍCULA:	**HK-4117**
MARCA:	**ANTONOV**
MODELO:	**AN-32B**
PROPIETARIO:	**HELMAR IMPORT & EXPORT S. A.**
EXPLOTADOR:	**SERVICIO AÉREO DEL VAUPES SELVA LTDA.**
LUGAR DEL ACCIDENTE:	**RAMPA AEROPUERTO MITÚ**
FECHA DEL ACCIDENTE:	**27 AGOSTO 2007**
HORA DEL ACCIDENTE:	**09:50 HL**

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 27 de Agosto de 2007 fue programada la aeronave de matrícula HK-4117, perteneciente a la empresa SELVA LTDA. para transportar combustible entre los aeródromos de Villavicencio y Mitú. Este trayecto de vuelo se efectuó en forma normal. El aterrizaje de la aeronave se efectuó a las 08:20 HL. Durante el descargue del avión, la torre de control observó un goteo de combustible por debajo del fuselaje de la aeronave, lo cual fue comunicado a la tripulación que manifestó que ya tenían conocimiento de esta situación y avisó igualmente al Servicio de Extinción de Incendios del aeropuerto. De acuerdo a los informes de la tripulación, el técnico de la aeronave efectuó el procedimiento de limpieza correspondiente y manifestaron que no autorizaban la esparción de agua o espuma por parte del personal de bomberos, por considerar que el túnel eléctrico, zona donde se realizaba la limpieza; es susceptible de daños con estas sustancias.

Con relación al informe de los bomberos; a las 09:04 reciben el llamado telefónico por parte de la torre de control donde les informan sobre la posibilidad de un derrame de combustible dentro de la aeronave que se encontraba en la plataforma efectuando labores de descargue de mercancías. A las 09:05 se dirigieron hacia la plataforma para efectuar una inspección a la aeronave. Dentro de esta, encontraron al técnico de la empresa y otras dos personas efectuando limpieza al piso de la aeronave con unos traperos. Preguntaron al técnico porque no habían informado a la torre de control, el cual manifestó que no había ocurrido nada. Los bomberos notaron un olor extraño y vapores y le manifiestan al técnico que hay una fuga de combustible. Este dice que es una pequeña fuga de ACPM, los bomberos le informan que por sus características no era ACPM, que debería ser JP o gasolina y que iban a informar la situación a lo que el técnico respondió en forma despectiva que pasaran el informe.

El SEI le informa al técnico de la aeronave que debería realizar un lavado del piso de la aeronave, pero él manifiesta que no se podía efectuar porque el agua se filtraría hacia el cableado y que el combustible ya se había drenado hacia la plataforma. Igualmente se le manifestó que no podía haber residuos de combustible en la plataforma, que era necesario efectuar una limpieza, pero el técnico hizo caso omiso de la observación.

El SEI informa al administrador del aeropuerto lo acontecido para tomar las medidas respectivas. Se llamó al piloto de la aeronave desde la torre de control para informarle la situación el cual informó que no tenía conocimiento pero que tomaría las medidas correspondientes.

Según el informe de uno de los pilotos, después de permitir la evacuación de los gases, se colocó el piso e iniciaron el cargue de 200 canastas de cerveza vacías y otras mercancías.

A las 09:50 HL, la tripulación pidió permiso para iniciar motores destino Villavicencio, informaron que el procedimiento para derrame de combustible se había efectuado. La aeronave prendió el APU, posteriormente prendió el motor izquierdo. Cuando estaba en procedimiento de arranque del motor derecho a 76% de RPM aproximadamente, se sintió una explosión en la cabina de carga, se presentó fuego de inmediato y gran cantidad de humo, la tripulación procedió a apagar los motores y cortar el combustible, luego evacuaron la aeronave, salieron por las ventanillas y la escotilla de emergencia. Algunos tripulantes sufrieron quemaduras menores en diferentes partes del cuerpo.

A las 09:40 los bomberos habían regresado a la base pero decidieron continuar con el equipo puesto, porque no sabían si los procedimientos efectuados por el derrame de combustible habían sido adecuados. A la 09:50 los bomberos sintieron la explosión en la aeronave, procedieron a abordar el vehículo de bomberos, se dirigen hacia la plataforma. Estando en escena sacan una de las líneas preconectadas, realizan el sendero de evacuación por la ventanilla derecha, observan la evacuación de la tripulación la cual es dirigida hacia el Terminal. El tiempo de respuesta desde el momento de la explosión hasta el momento de iniciar la descarga del agente extintor fue inferior a 50 segundos. Este mínimo tiempo se debió a que el alistamiento lo habían efectuado anticipadamente.

Posterior a la primera descarga, el vehículo de bomberos regresa a la base para recarga del agente extintor. El incendio que se presentó en el interior de la aeronave, era de gran magnitud y por motivos de desconocimiento del material que había dentro del avión, otros riesgos asociados, y la posible expansión súbita del fuego, no fue posible realizar la ruptura del fuselaje; solo se logró abrir dos ventanillas, las puertas no se pudieron abrir porque estaban aseguradas ya que la aeronave posteriormente se disponía efectuar el rodaje y despegue. Dos bomberos inundaron el interior del fuselaje con espuma para protección mediante refrigeración. En total se hicieron cinco descargas, para controlar la conflagración.

Se procedió a la evacuación de la torre de control y las instalaciones del aeropuerto así como también algunas viviendas aledañas. El fuego fue controlado a las 13:18 HL. La aeronave quedó destruida completamente.

El accidente ocurrió en condiciones visuales con luz de día.

1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total	Otros
Mortales	--	--		--
Graves	--	--		--
Leves/Ilesos	-04-	--	04	--
TOTAL	04		04	

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Destrucción total por acción del fuego.

1.4 OTROS DAÑOS

Daños menores en la plataforma del aeropuerto.

1.5 INFORMACION PERSONAL

PILOTO

NACIONALIDAD:	COLOMBIANO
EDAD:	45 AÑOS
LICENCIA No.:	PTL
CERTIFICADO MÉDICO:	19459052 VENCE 18-NOV-07
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	DESCONOCIDO
ÚLTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	DESCONOCIDO
TOTAL HORAS DE VUELO:	DESCONOCIDO
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	DESCONOCIDO
HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS:	DESCONOCIDO
HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS:	DESCONOCIDO
HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS:	DESCONOCIDO

NOTA. Los datos de equipos volados y horas de vuelo, se desconocen porque la empresa no suministró la información requerida.

El piloto en su licencia de vuelo le aparece la habilitación para desempeñarse como piloto autónomo en el equipo accidentado.
Los entrenamientos y cursos cumplen a cabalidad lo ordenado por la autoridad aeronáutica.

El certificado médico estaba vigente, fecha de vencimiento el 18 de noviembre de 2007. No le figuran restricciones ni limitaciones en el certificado.

COPILOTO

NACIONALIDAD:	COLOMBIANO
EDAD:	29 AÑOS
LICENCIA NUMERO:	PCA
CERTIFIDADO MEDICO:	79980262 VENCE 14-SEP-07
EQUIPOS VOLADOS COMO COPILOTO:	DESCONOCIDO
ÚLTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	DESCONOCIDO
TOTAL HORAS DE VUELO:	DESCONOCIDO
HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS:	DESCONOCIDO
HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS:	DESCONOCIDO
HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS:	DESCONOCIDO

NOTA: Los datos de equipos volados y horas de vuelo, se desconocen porque la empresa no suministró la información requerida.

El copiloto tenía la licencia técnica provisional vigente, que lo que lo habilita para desempeñarse como piloto del equipo accidentado. Se encontraba en trámite la licencia definitiva.

Los entrenamientos y cursos cumplen a cabalidad lo ordenado por la autoridad aeronáutica.

El certificado médico se encontraba vigente, fecha de vencimiento 14 de septiembre de 2007. No figuran limitaciones ni restricciones en su certificado.

TECNICO

NACINALIDAD:	COLOMBIANO
EDAD:	40 AÑOS

El técnico de la aeronave tiene la Licencia TLA que lo acredita como Técnico de Línea de Aviones. Figura en la licencia la habilitación para el equipo accidentado.

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	ANTONOV
MODELO:	AN-32B
SERIE No.:	2909
MATRICULA:	HK-4117
CERTIFICADO MATRICULA:	R001650
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	002883
FECHA ÚLTIMA INSPECCION Y TIPO:	30-NOV-2007
FECHA ÚLTIMO SERVICIO:	5-SEPT-2006 – 300 HORAS
TOTAL HORAS DE VUELO:	8.284:00
TOTAL HORAS DURG:	N/A

NOTA: Los datos estadísticos de horas de vuelo están a Noviembre de 2006

MOTOR 1

MARCA:	MOTOR SICH
MODELO:	AI-20D SERIE 5
SERIE MOTOR:	H29215D067
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	4.486:00
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	396:00

MOTOR 2

MARCA:	MOTOR SICH
MODELO:	AI.20D SERIE 5

SERIE MOTOR:	H29235D005
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	3.124:00
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	N/A

HELICE MOTOR 1

MARCA:	AEROSYLA
MODELO:	AV-68DM
SERIE No.:	821084460016
TOTAL HORAS:	1.316:00
TOTAL HORAS DURG:	N/A

HELICE MOTOR 2

MARCA:	AEROSYLA
MODELO:	AV-68DM
SERIE No:	821070450009
TOTAL HORAS:	3.257:00
TOTAL HORAS DURG:	1.256:00

De acuerdo al certificado de aeronavegabilidad expedido el 1º de agosto de 2007, la aeronave se encontraba dando cumplimiento al programa de mantenimiento aprobado por la autoridad aeronáutica, se le efectuaron las inspecciones y procedimientos establecidos en el reglamento de mantenimiento, se cumplieron los boletines y directivas aplicables, le fueron inspeccionados el control de componentes y se efectuaron las pruebas funcionales a los diferentes sistemas y equipos de radio navegación. Este certificado tenía una vigencia hasta el 31 de agosto de 2007.

De acuerdo al certificado tipo No. 0006 de la aeronave, ésta debe ser tripulada por tres personas como mínimo, piloto, copiloto y navegante. La base de la certificación de acuerdo a las Normas de Aeronavegabilidad de Aviones Civiles (NLGS-2) Reglamentadas por el comité interestatal - Registro de Aviones (Certificado Tipo No. 79-32B)

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

No aplicable

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

No aplicable

1.9 COMUNICACIONES

Las comunicaciones del controlador de la torre de control con las diferentes áreas, antes, durante y después del incendio de la aeronave, se llevaron a cabo a través de la frecuencia de la torre de control, radio de seguridad y vía telefónica. Se comunicó de acuerdo a las circunstancias con los tripulantes de la aeronave, bomberos, seguridad del aeropuerto, hospital de Mitú; a través de la frecuencia de emergencias con las aeronaves que estaban volando bajo su control. Se comunicó igualmente con el Centro de Control de Bogotá, control Villavicencio y el Centro de Operaciones de la Fuerza Aérea (CCOFA) entre otros.
Las comunicaciones fueron claras y adecuadas.

1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO

El aeropuerto Fabio León Bentley de la ciudad de Mitú, está ubicado en las coordenadas 01° 15' 11.17" N 070° 14' 02.92" W. La elevación del aeródromo es 680 ft., la pista tiene una longitud de 1880 por 30 metros de ancho. El aeródromo cuenta con un Terminal, plataforma, torre de control y estación de bomberos proporcional a sus operaciones. La clasificación corresponde a la "D". La administración está a cargo de la Aeronáutica Civil. El horario de operación es de las 11:00 hasta las 23:00 UTC. No cuenta con servicios aduana, médicos, sanidad, AIS/ARO, abastecimiento de combustible.
Las instalaciones para el manejo de carga están a cargo de las empresas aéreas.
El servicio de extinción de incendios es de categoría 1, el total de descarga de litros por minuto es de 326.
La superficie de la plataforma es de pavimento asfáltico con una resistencia de PCN 12/F/B/Y/T/.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave quedó completamente destruida por acción del fuego.

1.13 INFORMACION MÉDICA Y PATOLÓGICA

El examen físico post accidente del piloto fue normal, la revisión de los sistemas fueron normales, en el resumen de datos positivos se diagnosticó obesidad mórbida, se solicitó concepto de nutricionista, se recomendó control por nutrición.

El examen psicológico del piloto conceptúa que por el análisis integral de los instrumentos aplicados, no se evidencia patología mental con relación a los hechos, no se describe ni se percibe situaciones estresantes e inestabilidad emocional que pueda inferir en su labor, por lo tanto, el capitán puede retornar a sus actividades de vuelo como piloto transporte de línea.

El examen físico post accidente del copiloto fue normal, la revisión de los sistemas fueron normales.

El examen psicológico del copiloto conceptúa que por el análisis integral de los instrumentos aplicados, no se evidencia patología mental con relación a los hechos, no se describe ni se percibe situaciones estresantes e inestabilidad emocional que pueda inferir en su labor, por lo tanto, el capitán puede retornar a sus actividades de vuelo como copiloto de la aeronave.

1.14 INCENDIO

El incendio se presentó durante la prendida del motor derecho, después de haberse prendido el APU y el motor izquierdo. El servicio de extinción de incendios actuó en forma oportuna ya que estaban alerta por los factores y condiciones que se presentaron antes del incendio de la aeronave, debido al derrame de combustible que era transportado en el trayecto Villavicencio - Mitú. El tiempo de reacción fue inferior a 50 segundos.

La emergencia se atendió con una maquina T-1000 que tiene una capacidad de 1.000 galones de agua, 140 galones de concentrado de espuma al 6% y 500 libras de polvo químico seco. Tripulación 3 bomberos.

En la emergencia se utilizaron cinco descargas de agua de la máquina, que suman un total de 5.000 galones, las cuales fueron: una carga del camión, cuatro del tanque de reserva de la base de bomberos y se utilizó una del río Vaupés. A las 17:00 la máquina quedó nuevamente tanqueada con mil galones de agua y el tanque de reserva recuperó su capacidad.

Se usaron 250 galones de concentrado de espuma, utilizada para eliminar el fuego que se presentó y refrigerar la estructura de la aeronave para evitar el aumento de la temperatura que podría causar una explosión, esta situación se controló después de tres horas de operación.

Finalizada la operación la máquina quedó con 1.000 galones de agua y 50 galones de concentrado de espuma. Se recibieron 150 galones de concentrado de espuma desde Villavicencio para recargar la máquina y dejarla operativa al 100%. Se recibieron 3 bomberos para el apoyo de las labores de remoción de escombros.

En vista de que el fuego se presentó desde el interior de la aeronave, y con las puertas cerrados y aseguradas se dificultó combatir el fuego desde su inicio.

1.15 ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA

Durante el procedimiento de prendida de los motores, la tripulación sintió una explosión proveniente de la cabina de carga, procediendo a apagar los motores y cortar el combustible. Inmediatamente evacuaron la aeronave utilizando las ventanillas y la escotilla de emergencia. Los tripulantes sufrieron lesiones leves durante la evacuación.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No requeridos

1.17 INFORMACION SOBRE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

La empresa se encuentra operando bajo resoluciones que le dan las siguientes autorizaciones:

Resolución No. 04078 de Julio de 1994. Para operación del equipo AN-32 con mantenimiento propio.

Resolución No. 03380 de Agosto 17 de 2006, para operación equipo AN-26 con mantenimiento propio hasta servicio mayor de 1800 horas.

La empresa se encuentra en Proceso de Certificación, éste se encuentra interrumpido desde el 13 de febrero de 2007, fecha el la cual se les hizo devolución del Manual General de Mantenimiento y de la carta de cumplimiento para ajustes por parte de la empresa.

Los tripulantes estaban vinculados a la empresa mediante un contrato de prestación de servicios.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

El Grupo de Investigación de Accidentes solicitó al Secretario de Seguridad Aérea, efectuar una Inspección Extraordinaria a la Empresa SELVA LTDA. la cual a través de la Dirección de Estándares de Vuelo, se efectuó en el área de operaciones y aeronavegabilidad

En esta inspección se encontraron entre otras las siguientes observaciones, relacionadas con el manejo de combustibles:

- El MGM no tiene establecido los procedimientos para la designación de responsabilidad durante el abastecimiento y descargue de combustible.
- El MGM no contiene un formulario para el registro diario del control de las pruebas de combustible antes del abastecimiento.
- El MGM no contiene políticas para el control de combustibles y aceites drenados.
- El MGM no contiene los procedimientos de prevención de incendios durante el abastecimiento y descargue de combustible.
- No se encontraron registros de auditorias a los proveedores de combustible.
- SELVA Ltda. efectúa cargue y descargue de combustible bajo procedimientos de la empresa no aprobados por la UAEAC.

La investigación fue designada a un investigador con fecha 27 de Agosto de 2007.

Con fecha 30 de agosto de 2007 se solicitó a la empresa los documentos requeridos de acuerdo al Reglamento Aeronáutico Colombiano. Este requerimiento no fue cumplido en su totalidad.

Con fecha 23 de Octubre de 2007, el Grupo de Investigación de Accidentes informa al Señor Subgerente de la empresa, que no se ha recibido la documentación

Con fecha 14 de abril de 2008, el investigador designado devolvió la investigación al Jefe del Grupo de Investigación de Accidentes, debido a que la empresa no cumplió lo requerido para adelantar la investigación. En este mismo oficio el investigador informó al Jefe del Grupo de Investigación de Accidentes que la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, no dio respuesta a la solicitud de la actuación de los bomberos en el aeropuerto de Mitú.

Con fecha 17 de Abril de 2008, el Jefe del Grupo de Investigación de Accidentes, envía al Señor Raúl Miguel Posada Jiménez, subgerente de la empresa otra solicitud, pidiendo cumplimiento de los requerimientos. Se envía copia a las Secretaría de Seguridad, POI, PMI de Selva y a la Subdirección General.

Con fecha 29 de Mayo de 2008 el investigador asignado informa al Jefe del Grupo de Investigación de Accidentes sobre los documentos recibidos y los documentos faltantes. Igualmente relaciona los requerimientos que se han hecho a la empresa.

La investigación fue asignada nuevamente al investigador, con fecha 26 de enero de 2009, con el fin de continuar y terminar la investigación con la información disponible.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

Se utilizaron las técnicas recomendadas en el manual de investigación de accidentes de la OACI, documento 6920-AN.

2.0 ANÁLISIS

2.1. GENERALIDADES

Durante el transporte de combustible un recipiente sufrió una ruptura que ocasionó un derrame en la aeronave, el cual no fue corregido en forma técnica y efectiva para evitar que residuos y gases de combustible permanecieran en la misma.

2.2. OPERACIONES DE VUELO

2.2.1. CALIFICACIONES DE LA TRIPULACIÓN

La tripulación estaba habilitada para volar la aeronave accidentada. Cumplían con todos los requisitos exigidos por la autoridad aeronáutica.

2.2.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES

No existían procedimientos adecuados por parte de la empresa para corregir el derrame de combustible. La tripulación en general no tomó las medidas del caso para corregir el riesgo presentado, además que no acató las observaciones que hizo el Grupo de Extinción de Incendios del aeropuerto.

2.2.3. COMUNICACIONES

Las comunicaciones fueron adecuadas. Al técnico de la aeronave y a los pilotos se les advirtió acerca del riesgo por el derrame de combustible. Esta advertencia la hizo tanto el personal de bomberos como el controlador de la torre de control.

2.2.4. AERÓDROMOS

No aplicable.

2.3. AERONAVES

2.3.1. MANTENIMIENTO DE AERONAVE

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

En una inspección extraordinaria realizada por la Secretaria de Seguridad Aérea, por medio de la Dirección de Estándares de Vuelo, se inspeccionaron las áreas de aeronavegabilidad y operaciones, donde se detectaron innumerables deficiencias; esta inspección extraordinaria se realizó posterior al accidente de la aeronave.

2.4. FACTORES HUMANOS

2.4.1. FACTORES SICOLÓGICOS Y FISIOLÓGICOS QUE AFECTABAN AL PERSONAL.

No hay evidencia de que factores físicos o psicológicos hubieren alterado el desempeño de los tripulantes.

2.5. SUPERVIVENCIA

2.5.1. RESPUESTA DEL SAR Y DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Los ocupantes de la aeronave la evacuaron en momento oportuno, así evitaron sufrir lesiones de consideración.

El equipo de extinción de incendio actuó dentro del tiempo permitido y su actuación fue adecuada de acuerdo a su equipo y capacidad.

3.0 CONCLUSION

3.1 CONCLUSIONES

- La aeronave estaba certificada, equipada y mantenida de conformidad con la reglamentación y procedimientos aprobados.
- La aeronave sufrió destrucción total causado por las llamas de la conflagración.
- El incendio se ocasionó por un derrame de combustible que sucedió durante el primer trayecto de vuelo, el cual no fue corregido antes de iniciar la prendida de los motores para el iniciar el siguiente trayecto.

- Los tripulantes de vuelo tenían la licencia correspondiente y estaban calificados para el vuelo de acuerdo con la reglamentación vigente.
- Los tripulantes tenían sus certificados médicos vigentes y no tenían limitaciones o restricciones para efectuar el vuelo.
- Posterior al accidente la empresa fue sometida a una inspección extraordinaria donde la autoridad aeronáutica encontró serias e innumerables observaciones para corregir.
- Tanto el controlador de la torre de control como el Servicio de Extinción de Incendios alertaron a los tripulantes del peligro debido al derrame de combustible dentro de la aeronave y especialmente al riesgo generado por los gases de combustible. Esta alerta no fue recibida con la suficiente seriedad e importancia por parte de los tripulantes.
- No hay pruebas de incapacitación o de factores físicos ni psíquicos que afectaran la actuación de la tripulación de la aeronave.
- Los ocupantes de la aeronave la evacuaron sin sufrir lesiones de consideración.

3.2 CAUSA

Falta de procedimientos adecuados y efectivos para el manejo de combustible por parte de la empresa y tripulación.

Inobservancia por parte de la tripulación de la aeronave, de las recomendaciones dadas por el Servicio de Extinción de Incendios del aeropuerto y torre de control.

CAUSA ACUERDO TAXONOMÍA COMUN OACI (F-NI), Incendio sin impacto.

4.0 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la empresa SELVA LTDA. para que elabore un programa que establezca las políticas y procedimientos sobre manejo general de combustibles.

A la empresa SELVA LTDA. para que corrija en su totalidad, las deficiencias encontradas en la Inspección Extraordinaria efectuada entre los días 3 al 7 de septiembre de 2007, inspección ordenada por la Dirección de Estándares de Vuelo de la Secretaría de Seguridad Aérea.

A la empresa SELVA LTDA. para que de cumplimiento a la parte Octava del RAC, numeral 8.5.5.7. referente a la entrega total y oportuna de la documentación solicitada por el Grupo de Investigación de Accidentes.

A la UAEAC, para que a través del Grupo de Aeronavegabilidad, verifique el cumplimiento de las correcciones de la deficiencias encontradas, durante la Inspección Extraordinaria, en lo referente al Manejo de Combustible.

A la DIRECCION DE SERVICIOS A LA NAVEGACION AEREA, de la UAEAC para que de cumplimiento oportunamente a los requerimientos del Grupo de Investigación de Accidentes, para la total recopilación de la información soporte de las Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.

A todas las empresas que transportan carga, para que conozcan el informe final del accidente y verifiquen los procedimientos de manejo de combustible.

A la UAEAC, para que a través de la DIRECCION DE SERVICIOS A LA NAVEGACION AEREA, se verifique la capacidad del Servicio de Extinción de Incendios (SEI) en los diferentes aeropuertos; con relación a las aeronaves que allí operan realizando transporte de Combustible.

A la UAEAC, para que a través del Grupo de Prevención de Accidentes realice el seguimiento de cumplimiento a las anteriores recomendaciones.

Teniente Coronel **JUAN CARLOS ESCALANTE MORA**
Jefe Grupo Investigación de Accidentes