

# INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

## **COL-21-08-GIA**

**Colisión contra el terreno  
durante el aterrizaje**

Douglas DC3

Matrícula HK2006

28 de febrero de 2021

Monfort – Mitú - Vaupés

Colombia



## ADVERTENCIA

El presente Informe Preliminar es presentado por la Autoridad de AIG de Colombia, Grupo de Investigación de Accidentes Aéreos – GRIAA, de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Anexo 13 al Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional, la legislación nacional vigente y el Reglamento Aeronáutico Colombiano, RAC 114.

De conformidad con los documentos señalados, *“El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar culpa o responsabilidad”*.

Por lo tanto, el contenido de este Informe Preliminar no tiene el propósito de señalar culpa o responsabilidad y refleja el proceso de investigación que se adelanta, de manera independiente y sin perjuicio de cualquier otra de tipo legal, judicial o administrativa.

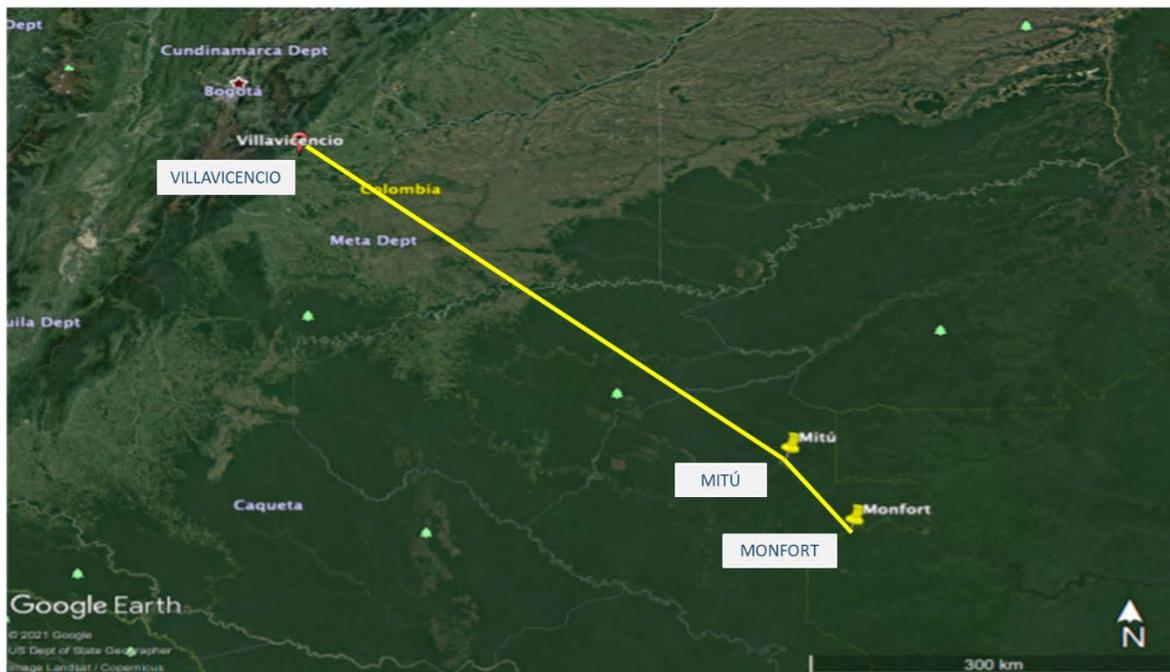
Este Informe Preliminar ha sido preparado con base en la información inicial recolectada durante el curso de la investigación. El contenido de este documento no debe interpretarse como una indicación de las conclusiones de la investigación.

## SINOPSIS

<b>Aeronave:</b>	Douglas DC3-3C
<b>Fecha y hora del Accidente:</b>	28 de febrero de 2021 15:07 HL (20:07 UTC)
<b>Lugar del Accidente:</b>	Pista del Resguardo Indígena Monfort, Mitú - Colombia
<b>Coordenadas:</b>	N 00°37'30" – W 073°14'33"
<b>Tipo de Operación:</b>	Transporte Aéreo no Regular – Carga
<b>Propietario:</b>	Aerolíneas Andinas S.A. "Aliansa"
<b>Personas a bordo:</b>	3 ocupantes. Dos (2) tripulantes un (1) persona de apoyo al vuelo.

## 1. HISTORIA DEL VUELO

El 28 de febrero de 2021, la aeronave de operación comercial de carga, Douglas DC3-3C HK2006 fue programada para efectuar un vuelo, desde el aeropuerto Vanguardia de la ciudad de Villavicencio, Meta (OACI: SKVV), con destino al aeropuerto Fabio Alberto León Bentley (OACI: SKMU) de Mitú, Vaupés; el vuelo se cumplió de manera normal.



**Fotografía No. 1: Ruta cumplida por la aeronave.**

Una vez en Mitú, la empresa programó un vuelo de carga a la pista ubicada en Resguardo Indígena Monfort (SKNF), para llevar víveres, provisiones, y maquinaria. La tripulación y el personal de apoyo efectuaron los procedimientos de alistamiento, cargue y suministro de combustible de la aeronave.

De acuerdo a la información preliminar consultada, la operación en el aeropuerto de Mitú, inició a las 14:30 HL. El vuelo transcurrió sin novedades, y a las 15:00 HL, la aeronave comenzó su aproximación al aeródromo de Monfort.



**Fotografía No. 2: Vista aérea Monfort - Ubicación de la aeronave**



**Fotografía No. 3: Orientación de la pista Monfort.**

Durante la aproximación final la tripulación extendió el tren de aterrizaje. La tripulación efectuó una aproximación “corta”, de manera que antes de alcanzar la pista, por la cabecera 17 (cercana al rio Papurí), el tren de aterrizaje derecho golpeó de manera fuerte, un montículo de tierra ubicado al inicio del umbral de la pista 17.



**Fotografía No. 4: Sentido del aterrizaje.**

Como consecuencia del golpe con el montículo, la aeronave cambió sustancialmente su trayectoria, derrapando por el costado izquierdo, sobre la pista, hasta quedar totalmente detenida aproximadamente a 150 metros del umbral de la pista 17, en coordenadas N 00°37.67'30.15" – W073°14'33", con rumbo 120° y a una a una elevación 208,6 m ASL.



**Fotografía No. 5: Distancia recorrida por la aeronave HK-2006 en la pista.**

Los ocupantes no sufrieron lesiones y abandonaron la aeronave por sus propios medios.

No se presentó incendio. El accidente ocurrió con luz de día y condiciones VMC.

En vista de las limitaciones de comunicación en Monfort, el Capitán de la aeronave se desplazó por vía fluvial al corregimiento de Piracuara, desde donde fue posible informar del suceso a la empresa explotadora de la aeronave.

La Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia (Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA) fue alertado del accidente una vez que el Piloto lo reportó a la empresa. Se dispuso el desplazamiento de un equipo de investigación. No obstante, debido a las dificultades logísticas y de seguridad para llegar a Monfort, la investigación inicial se efectuó desde la base principal de la empresa Aliansa, en Villavicencio, con información suministrada por la tripulación y por el explotador.

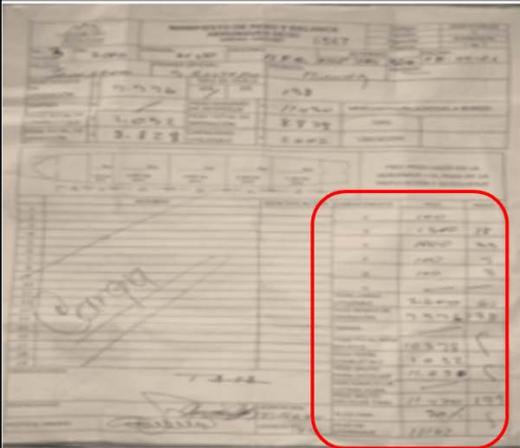
Siguiendo los protocolos del Anexo 13 de OACI y del RAC 114, el evento fue notificado a la National Transportation Safety Board (NTSB), de los Estados Unidos, como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave Douglas DC3.

## 2. HALLAZGOS PRELIMINARES

La pista de Monfort, escena del accidente, es una pista en gravilla cubierta por pasto perteneciente al corregimiento indígena Monfort, ubicado a 20 minutos de vuelo aproximadamente, del municipio de Mitú, Vaupés.

El campo tiene una longitud de 620 metros, no posee ningún tipo de señalización ni manga veletas.

Durante la inspección a los registros del vuelo de la aeronave HK-2006, se identificó el manifiesto de peso y balance para el trayecto Mitú – Monfort, encontrando los datos dentro los límites operacionales de la aeronave.

	DESCRIPCIÓN	PESOS
	TOTAL CARGA UTILIZABLE	2.600 Kg
	PESO BÁSICO DE OPERACIÓN	7.776 Kg
	PESO TOTAL PARA EL PESO Y BALANCE	10.378 Kg
	PESO BRUTO PARA DECOLAJE	11.030 Kg
	PESO BRUTO PARA DECOLAJE NORMAL	11.470 Kg
	PESO DE ATERRIZAJE	11.162 Kg

**Figura No. 1: Manifiesto de peso y balance HK-2006.**

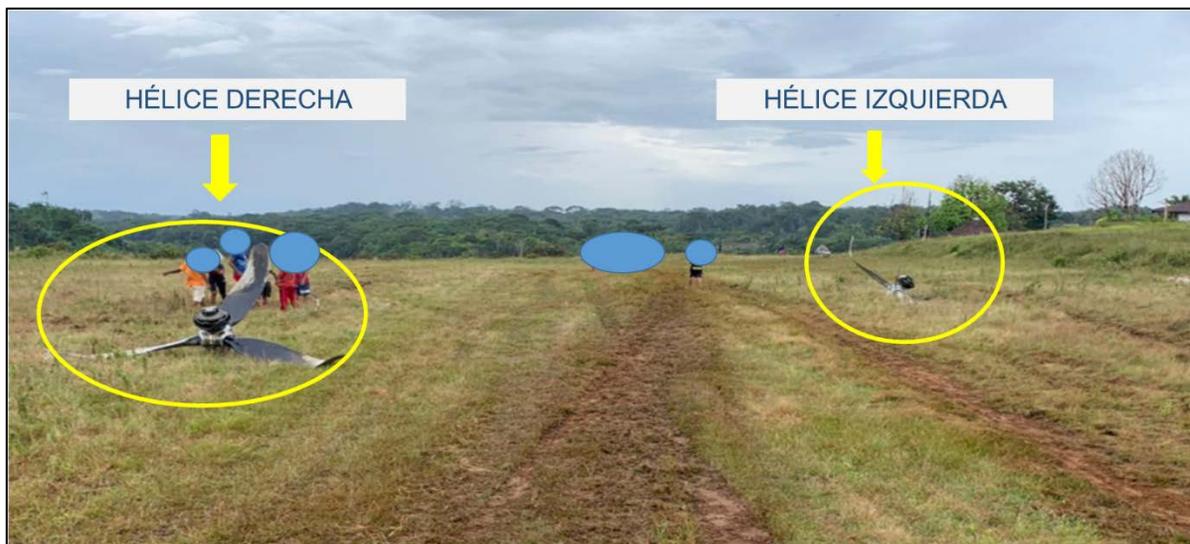
Como resultado de la desaceleración lateral e irregular de la aeronave, y su desplazamiento sobre la pista, la hélice del motor izquierdo hizo contacto con la superficie de la pista, ocasionando parada súbita del motor; como consecuencia, la hélice y el "hub" se desprendieron e impactaron el costado izquierdo del fuselaje, afectando sustancialmente la estructura; la hélice izquierda fue encontrada a 15 metros de la aeronave.



**Fotografía No. 6: Daños motor y hélice.**

La hélice del motor derecho también impactó la superficie de la pista, se desprendió y quedó ubicada a 17 metros de la aeronave.

ESPACIO DEJADO INTENCIONAMENTE EN BLANCO



**Fotografía No. 7: Posición de las hélices.**



**Fotografía No. 8: Daños motor derecho.**

Como consecuencia del impacto de la hélice izquierda, y siguiendo su sentido de rotación, la aeronave sufrió daños sustanciales en el fuselaje delantero izquierdo, alcanzando el costado lateral de la silla del piloto.

El tren de aterrizaje derecho sufrió fracturas y deformaciones, como resultado del deslizamiento.

El tren de aterrizaje izquierdo sufrió deformaciones considerables en el "strut", en su anidamiento y en su estructura en general.



**Fotografía No. 9: Daños en fuselaje izquierdo**



**Fotografía No. 10: Daños tren de aterrizaje derecho**



**Fotografía No. 11: Daños tren de aterrizaje izquierdo.**

Se encontró deformación plástica de la piel sobre el fuselaje superior delantero, lado derecho, como consecuencia de los fuertes cambios de desaceleración y pérdida de energía oscilante durante la carrera de aterrizaje.



**Fotografía No. 12: Daños fuselaje lateral superior.**

### 3. INFORMACIÓN DE TRIPULACIÓN Y AERONAVE

El Piloto era poseedor de una licencia de Piloto de Transporte de Línea (PTL), emitida el 17 de enero de 1992. Contaba con su último chequeo del 16 de enero de 2021 en el equipo Douglas DC3.

El Copiloto era poseedor de una licencia de Piloto Comercial de Avión (PCA) emitida el 12 de septiembre de 2014. Contaba con su chequeo del 05 de marzo de 2021 en el equipo Douglas DC3.

La aeronave se encontraba aeronavegable y con su documentación técnica y operacional vigente para el vuelo.

### 4. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

La investigación actualmente se encuentra adelantando las siguientes coordinaciones y consecución de información para análisis:

- Información operacional de la tripulación.
- Análisis al cumplimiento en procedimientos de la tripulación.
- Análisis a las operaciones de la empresa.
- Análisis a procedimientos en los manuales de la empresa.
- Emisión de recomendaciones inmediatas en caso de hallar situaciones relevantes de seguridad operacional.
- Análisis de las condiciones del aeródromo.

-----  
Información actualizada el 5 de abril de 2021 a las 13:51 HL

## **GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

**Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5º.**

**[investigacion.accide@aerocivil.gov.co](mailto:investigacion.accide@aerocivil.gov.co)**

**Tel. +57 1 2963186**

**Bogotá D.C. - Colombia**



Grupo de Investigación de Accidentes

**GRIAA**

GSAN-4.5-12-035



**AERONÁUTICA CIVIL**  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL