

REPUBLICA DE COLOMBIA AERONAUTICA CIVIL Unidad Administrativa Especial		CIRCULAR DE SEGURIDAD OPERACIONAL			
		C.S.O. No.	REV	FECHA	PAGINA
		5002-02-08	UNO	Mayo 09 de 2008	Pág. 1 de 2

PROCEDIMIENTO MANDATORIO QUE DEBE SER SEGUIDO POR LOS OPERADORES DEL EQUIPO DE HAVILLAND DASH-8 CUANDO SE PRESENTE UN MAL FUNCIONAMIENTO DE MOTOR

1. PROPÓSITO

Dar a conocer el mensaje Bombardier Número 866 del 08 de Mayo de 2008, el cual señala el cumplimiento mandatorio de procedimientos de vuelo ante cualquier evento en el cual un motor no responda a comandos del piloto o cuando ocurran cambios en la potencia de un motor sin que dichos cambios hayan sido inducidos por el piloto.

Lo anterior de acuerdo a los hallazgos encontrados durante la investigación del accidente ocurrido a un avión De Havilland Dash 8-200 cuando salió de la pista por el “overrun”, después del aterrizaje. La investigación aún no ha sido terminada.

2. REFERENCIAS

- Circular de Seguridad Operacional No. 5002-01-08, del 06 de Febrero de 2008.
- Mensaje Bombardier No. 866 del 08 de Mayo de 2008
- Manual de Vuelo (AFM) DHC-8

3. APLICACION

Operadores del equipo DeHavilland Dash 8, modelos Q100/200/300.

4. ANTECEDENTES

En vuelos anteriores y en varias oportunidades durante el mismo vuelo del accidente, incluyendo durante la aproximación final, el motor número uno (1) experimentó un incremento en el torque. La tripulación decidió aterrizar en esas condiciones ocasionando un aterrizaje largo y caliente. El avión continuó con alta velocidad hasta el final de la pista, la abandonó y se causó la fractura de los trenes principales de aterrizaje.

5. RECOMENDACIONES DE APLICACIÓN INMEDIATA

5.1. El Boletín de la compañía Bombardier establece lo siguiente:

REPUBLICA DE COLOMBIA AERONAUTICA CIVIL Unidad Administrativa Especial		CIRCULAR DE SEGURIDAD OPERACIONAL			
		C.S.O. No.	REV	FECHA	PAGINA
		5002-02-08	UNO	Mayo 09 de 2008	Pág. 2 de 2

*“El Manual de Vuelo (AFM) del avión DHC-8, parágrafo 3.2 da a conocer los procedimientos que se deben seguir en caso de Mal Funcionamiento del Motor. Cualquier evento en el cual un motor no responda a los comandos del piloto o cuando ocurran cambios en la potencia de un motor sin que dichos cambios hayan sido inducidos por el piloto, debe ser considerado como un mal funcionamiento del motor. En cualquiera de estas situaciones, **se deben** considerar los procedimientos de APAGADA DE MOTOR contenidos en el parágrafo 3.2.1”. (El subrayado y resaltado se presenta así en el documento original)*

5.2. Adicionalmente, se reitera el cumplimiento de las “recomendaciones de aplicación inmediata” emitidas en la Circular de Seguridad Operacional No. 5002-01-08, del 06 de Febrero de 2008.

6. INFORMACION ADICIONAL

Para una ilustración completa se anexa el Mensaje Bombardier No. 866 del 08 de Mayo de 2008.

Cualquier información adicional o comentario al respecto puede obtenerse o dirigirse al Grupo de Investigación de Accidentes (Tel. 266 3068) o al Grupo de Prevención de Accidentes (Tel. 266 2364, correo electrónico: prevencion@aerocivil.gov.co) de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil.

CR. (R) LUIS GERMAN PAEZ HUERTAS
 Secretario de Seguridad Aérea

CR. (r) MIGUEL CAMACHO MARTINEZ
 Jefe Grupo Prevención de Accidentes

Anexo: Copia Mensaje Bombardier No. 866 del 08 de Mayo de 2008.