

A continuación me permitiré presentar a ustedes la experiencia vivida como consecuencia del accidente de la aeronave Douglas DC-8-55F, MATRICULA HC-BKN, de propiedad de la Compañía Aeroservicios Ecuatorianos C.A. "AECA", ocurrido el día 18 de septiembre de 1984, a las 11:05 horas locales.

DATOS GENERALES

TIPO Y MATRICULA DE LA AERONAVE:

Douglas DC-8-55F, matrícula HC-BKN

NOMBRE DEL EXPLOTADOR

Aeroservicios Ecuatorianos C.A. "AECA"

LUGAR DEL ACCIDENTE

Aeropuerto "Mariscal Sucre", ubicado a 009 08'02", latitud sur y 789 29'06" de longitud oeste.

TIPO DEL ACCIDENTE

Despegue no controlado, choque o impacto contra objetos en la superficie.

FASE DE VUELO

Despegue

NUMERO DE PERSONAS A BORDO:

CUATRO (4)

NUMERO DE MUERTOS

Cincuenta y tres, cuatro personas a bordo y 49 habitantes y transeúntes del sector.

1. RESEÑA DEL VUELO

La aeronave Douglas DC-8-55F, matrícula HC-BKN, operada por la Compañía "AECA", cumplía un vuelo no regular de carga No.767-103 en la ruta, Miami-Quito-Guayaquil. Despegó del Aeropuerto de Miami a las 08:30 horas UTC., (03:30 horas locales), llevando a bordo cuatro (4) tripulantes y 75.603 libras de carga.

El tramo Miami-Quito se cumplió sin novedad, arribando al Aeropuerto "Mariscal Sucre" a las 11:52 horas UTC, (06:52 hora local), en este Aeropuerto se procedió a bajar la carga destinada a Quito. Una vez terminado estos trabajos y realizado el reabastecimiento del avión con 2.100 galones de combustible, el Despachador de la Compañía presentó un plan de vuelo instrumental para el trayecto Quito-Guayaquil, previsto para las 14:00 horas UTC., (09:00 horas locales) el que fue cancelado, debido a que la Tripulación mantenía un diálogo de carácter clasista con miembros de la Federación Ecuatoriana de Tripulantes Aéreos (FEDTA).

A las 16:00 horas UTC., (11:00 horas locales), presenta un nuevo Plan de Vuelo.

Siendo las 16:00 horas, 4 minutos, 38 segundos UTC., (11:00 horas 4 minutos 38 segundos horas locales), la aeronave HC-BKN, inicia en la carrera de despegue en la pista 35, la que se prolongó hasta 48 metros más allá del final de la misma; en este punto la aeronave inició su ascenso, más el ángulo de subida no fue suficiente para evitar que el tren de aterrizaje principal y el borde de salida del estabilizador horizontal impacten contra la estructura de madera que sostiene las antenas del sistema de aterrizaje por instrumentos (I.L.S.) ubicado a 83 mts. de la pista.

LESIONES A PERSONAS

Mortales de la Tripulación: cuatro (4).- De habitantes y transeúntes del sector: cuarenta y nueve (49).

Heridos graves.- Transeúntes y habitantes del sector

treinta (30).

DANOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

A consecuencia de los impactos y del fuego posterior la aeronave quedó destruida completamente.

DANOS MATERIALES

En el recorrido la aeronave produjo los siguientes daños.

- Destrucción de la estructura y antena del sistema de aterrizaje por instrumentos (I.L.S.)
- Destrucción de varios postes de energía eléctrica
- Destrucción total de 25 casas
- Destrucción parcial de 4 casas
- Destrucción total de un vehículo
- Destrucción parcial de tres vehículos

2. ACCIONES TOMADAS CONFORME AL PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO "MARISCAL SUCRE" DE QUITO.

Producido el accidente la aeronave que en su recorrido había destruido 4 manzanas de vivienda, quedó totalmente destrozada por el impacto y el fuego que se presentó luego del choque final.

El avión, por la depresión del terreno alcanzó a recorrer 500 metros aproximados, contados a partir del umbral de la pista 17, en sentido sur norte, deteniéndose en medio de varias casas, las que quedaron arrasadas e incendiadas en su mayoría.

En ese momento el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios del Aeropuerto, al observar que el avión se accidentaba, alertó a todo el personal y con las unidades disponibles de vehículos extintores concurrió inmediatamente al lugar del siniestro.

Los agentes extintores que se utilizaron en este suceso fueron:

- En el vehículo de intervención rápida AS 2:, 500 libras de polvo químico seco, tipo B-C; 100 galones de agua liviana (A.FFF), y 2 cilindros de gas nitrógeno.
- En el vehículo extintor AE 1:800 galones de agua liviana (A.FFF), y gran cantidad de agua normal.
- En el vehículo extintor AE: 620 galones de espuma proteínica y gran cantidad de agua normal.

En este incidente se agotó todo el contenido de los agentes extintores portátiles, consistente, en: agua, liviana, polvo químico seco y gas carbónico.

Luego del alerta general paralelamente, concurrieron en forma rápida las ambulancias del Aeropuerto y de la Fuerza Aérea, llevando Médicos, Enfermeros, equipos y medicinas usuales para éstos casos.

En forma pronta se hicieron presentes en el lugar el Jefe del Aeropuerto "Mariscal Sucre", quien comandaba el puesto de mando, contingentes militares de la Fuerza Aérea, Ejército, Policía Nacional, Brigadas de la Defensa Civil, Cruz Roja y otros organismos de Socorro, igualmente, acudieron en forma oportuna varias ambulancias de los diferentes hospitales y organismos gubernamentales así, como con gran cantidad de vehículos contra incendios de la ciudad, tanques cisternas y otros vehículos de apoyo. En el sitio mismo del accidente por la magnitud del impacto y del fuego subsiguiente, no fue posible montar un puesto de mando claramente identificable. Las instrucciones se impartieron con los medios que disponía:

radio transmisores, megáfonos y a veces a viva voz. La situación se volvió crítica por la falta de coordinación entre las propias dependencias aeroportuarias involucradas en el Plan de Emergencia y las de apoyo y control de organismos e instituciones del gobierno y la ciudad.

Bastará citar como ejemplo los siguientes hechos que se produjeron:

- Las autobombas y vehículos cisternas de apoyo de la ciudad no estaban provistos de agentes extintores especiales para esta clase de incendios, tenían poca cantidad de agua normal. Adicionalmente se pudo observar que el personal de esas unidades no tenía trajes protectores de penetración.
- El sistema de comunicaciones entre el puesto de mando y las dependencias involucradas, no sirvió, los radios eran defectuosos y las baterías se descargaron rápidamente.
- El acordonamiento del sitio del siniestro fue hecho de tal forma que en lugar de las calles y avenidas queden expeditas para una rápida evacuación, éstas estuvieron congestionadas por una considerable cantidad de vehículos involucrados o no en el Plan de Emergencia obstáculos que entorpecieron las acciones de Salvamento.
- El triaje, (selección clasificación de víctimas), a cargo del servicio médico, dependencia aeroportuaria que fue una de las primeras en llegar al lugar, no se pudo hacer por las características del suceso (fuego, escombros, grado de destrucción de la aeronave).
- En pocos lugares del sector del siniestro había hidrantes que permitiera el pronto reabastecimiento de los vehículos extintores. En algunos no hubo agua.
- Los Jefes de los diferentes organismos e instituciones militares y civiles que acudieron en ayuda, desconociendo el funcionamiento del "Plan de Emergencia", lo que como es natural produjo una descoordinación de mando.
- No hubo participación de la compañía operadora.

CONCLUSION

El Plan de Emergencia del Aeropuerto "Mariscal Sucre" de Quito no funcionó a cabalidad.

Como anteriormente se describió existió una marcada descoordinación por la falta de conocimiento del Plan y la responsabilidades que cada dependencia u organismo involucrado tenía que hacer, tanto de la Autoridad Aeronáutica como de los organismos de apoyo.

Es necesario decir que es de nuestra obligación reconocer la decidida e invaluable colaboración brindada en la evacuación de heridos y cadáveres, así como en la custodia de los restos de la aeronave para evitar la pérdida de evidencias con fines de investigación del accidente de parte de todos los organismos de apoyo que acudieron al lugar del siniestro.

MEDIDAS CORRECTIVAS

La Dirección General de Aviación Civil, luego del accidente de este avión y de las anomalías que se presentaron en éste, dispuso en forma inmediata a los

Departamentos y Dependencias responsables, el cumplimiento de las siguientes medidas:

- Que todos los aeropuertos de la República practiquen un simulacro de accidente como mínimo una vez al año. Estos pueden ser programados o no.
- Adquirió otro sistema de intercomunicadores de excelente eficiencia y gran alcance.
- En el Aeropuerto "Mariscal Sucre" de Quito, se construyeron tres (3) tanques cisternas subterráneos con una capacidad de 10.000 galones de agua natural; por cada tanque. Estos están localizados en las cabeceras de las pistas 17 y 35, y dos de ellos cuentan con bombas de succión para un rápido reabastecimiento.

RECOMENDACIONES GENERALES:

1. El Plan de Emergencia debe ser practicado el mayor número de veces que fuere posible. Estos simulacros completos, en los que intervienen todos los organismos involucrados tienen que ser lo más cercano a la realidad, se debe considerar que no todo va a salir a la perfección y que habrán problemas de varios índoles, las que tienen que superarse en ese instante. Nunca debe haber una sobreconfianza en base a las prácticas simuladas.
2. Existe la necesidad de que las personas involucradas en los Planes de Emergencia tengan presente que no están subordinadas a determinada persona que comanda el puesto de mando, sino a las normas establecidas en el "Plan de Emergencia", sin importar la jerarquía que ostente, ajustándose estrictamente a las funciones descritas en dicho documento. No nos olvidemos que siendo un siniestro aeronáutico, la Autoridad que debe afrontar los accidentes tiene que ser el Jefe del Aeropuerto.
3. Las Dependencias involucradas que sirven de apoyo deben estar conscientes que el cabal cumplimiento de Plan de Emergencia ayudará a salvar más vidas humanas, principal objetivo del Plan, por lo que sus representantes o delegados deben ser comisionados en forma permanente a fin de que se mantenga proeficientes para el cumplimiento de esta misión.
4. Debido a que los accidentes aeronáuticos se producen en el momento menos esperado y en los lugares más difíciles, lo que dificulta que las tareas de rescate se hagan con la rapidez que éstas ameritan, como recomendación especial no permitimos solicitar al Ilustre Municipio de Quito, a fin de que en los alrededores del Aeródromo se instalen un mayor número de hidrantes.
5. Los Planes de Emergencia propios de cada Compañía deben ser practicados como mínimo una vez al año, encuadrándose en el marco del principal documento, "El Plan de Emergencia del Aeropuerto".