

Informe Técnico sobre la desaparición
de la aeronave DOUGLAS DC-3, matrícula
ECT-025, el día 3 de Octubre de 1980,
el Norte de Palma de Mallorca.

- o - o -

1,-- INVESTIGACION

1.1. Historia del vuelo

La aeronave Douglas DC-3, con matrícula de transporte ECT-025, despegó del Aeropuerto del Cuatro Vientos, a las 15.29 horas (1) del día 3 de Octubre de 1.980, en un vuelo de Traslado Madrid-Perpignan, desapareciendo durante el vuelo, sin que se tengan noticias de la misma.

La ECT-025, había sido comprada en una subasta del Ejército del Aire Español y después de reparada fué autorizada para realizar un vuelo Ferry a Perpignan, desde donde seguiría hacia Alemania para formar parte de un museo aéreo. El viaje , había sido previsto el realizarlo junto con un Junkers JU-52 que iba al mismo museo y una Cessna 337, que filmaría diversos momentos del vuelo, pero, debido a la mayor velocidad del DC-3, se aplazó la salida de éste, despegando las otras dos aeronaves en la mañana del día 3. Posteriormente diversos problemas presentados en la instalación de la radio en el DC-3, retrasaron su salida, despegando finalmente a las 15.29 horas, sin autorización, y por una pista limitada a pesos inferiores al de la aeronave.

No se tienen otras noticias del DC-3. Al cumplirse su estimada y no tener contacto con la aeronave, se dieron las diversas fases y se inició la búsqueda.

1.2. Lesiones a personas

	Muertos	Graves	Leves/Ilesos
Tripulantes	1 (*)	--	--
Pasajeros	1 (*)	--	--
Otros	--	--	--

(1) Todas las horas son G.M.T.

(*) Se supone iban un piloto y un pasajero y que ambos han muerto.

1.3. Daños a la aeronave

Desaparecida. Se considera que los daños son pues el 100%.

1.4. Otros daños

No se tienen evidencias de otros daños .

1.5. Información Personal

El supuesto piloto al mando de la aeronave, Sr. [redacted], de nacionalidad alemana, disponía de calificación para DC-3, sin que se posean otros datos. Se supone le acompañaba como pasajero el Sr. [redacted], y quizás una muchacha alemana, de los que se desconocen todos los datos.

1.6. Información sobre la aeronave

La aeronave Douglas DC-3, con número de serie americano 42-93461, y matrícula ECT-025, provenía del material subastado por el Ejército del Aire Español, por haber sido dado de baja en vuelo. Fué comprado por 900,000 ptas., a nombre de [redacted] en subasta celebrada el 10 de Julio de 1979, y reparado por mecánicos contratados por el propietario. Con Fecha 29 de Septiembre del 79, la Srta, [redacted], en representación del propietario, solicitó un vuelo Ferry para la aeronave, siéndole concedido, así coma una matrícula provisional de transporte y un Certificado de Aeronavegabilidad restringido.

La aeronave disponía de dos motores Pratt & Whitney R-1830 con número de serie P-134951 y 77-861 hélices Hamilton Standard con número de serie NK-154202 y -- F-6950 mod. 23E50.

En la mañana del día 3, le fué instalada un equipo de radio VHF, Becker 760 CH, el cual fué probado en tierra en emisión y recepción, si bien ésta última sólo pudo ser probada con un "polímetro" por no corresponderse la clavija del único par de auriculares disponibles con la del equipo de radio.

La aeronave tenía un peso máxímó al despegue de 11.440 Kgs.

1.7. Información meteorológica

Las condiciones meteorológicas eran adecuadas para vuelos visuales. Los pilotos de las otras dos aeronaves reportaron una zona de "calima", con baja visibilidad vertical sobre la provincia de Lerida, la - cual estaba en la teórica ruta de la aeronave.

1.8. Ayudas a la navegación

El vuelo había sido planteado como VFR. La aeronave disponía de diversos equipos de navegación, que no funcionaban, según le indicó el piloto a un testigo.

1.9. Comunicaciones

La aeronave no mantuvo ninguna comunicación, ni con la Torre de Cuatro Vientos, ni con las otras dos aeronaves, con las que había acordado comunicarse en frecuencia 135.90.

1.10 Aeródromo e instalaciones terrestres

La aeronave despegó desde la pista de asfalto del Aeropuerto de Cuatro Vientos. Dicha pista está limitada a pesos inferiores al de la aeronave, disponiéndose de una pista de tierra, paralela a la anterior, para el uso de los aviones pesados.

1.11 Registradores de vuelo

La aeronave no los equipaba y no se le requerían.

1.12 Restos de la aeronave e impacto

No afecta.

1.13 Información médica y patológica

No se tienen datos sobre las actividades desarrolladas por los tripulantes en las horas anteriores al suceso, y no se poseen indicios respecto a algún tipo de indisposición o merma de aptitud para el pilotaje.

1.14 Incendio

No afecta.

1.15 Salvamento y supervivencia

Dadas las fases de Incerfa, Alerfa y Detresfa, se procedió a una labor de búsqueda tanto aérea como terrestre durante los días siguientes al del suceso, no dándose por finalizada mientras existió una esperanza razonable de encontrar supervivientes.

1.16 Ensayos e investigaciones

La desaparición de la aeronave provocó un exhaustivo análisis de los registros de radar existentes y comunicaciones. Asimismo se procedió a entrevistar al personal conectado con el suceso.

1.17 Otra Informacion

El piloto de la aeronave matrícula EC-DEP, una Piper PA-28, que procedía a Madrid desde Santiago, notificó que a la altura de Villavisisosa de Odón, se le aproximó de frente un DC-3 que acababa de despegar de Cuatro Vientos, teniendo que desviarse para evitar la colisión con el mismo. El DC-3 se les aproximó a 3.700 piés en un rumbo de 270° que mantuvo hasta que lo perdieron de vista. Dado que el único DC-3 en vuelo el día y hora del suceso era el ECT-025, le ha sido atribuído al mismo.

2.- ANALISIS

La aeronave Douglas DC-3, fué comprada en subasta al Ejército del Aire Español, para junto con un Junkers JU-52, formar parte de un museo del Aire "estático". Por esta razón, y aunque no se poseen datos ciertos sobre el estado de la aeronave, éste no reunía las condiciones mas adecuadas para los vuelos tal como se realizan en la actualidad. No es que no reuniera condiciones de aeronavegabilidad, sino que las noticias sobre la misma, indican que los aparatos de navegación de la aeronave, a excepción de la brújula, no funcionaban y resulta probable que la radio no pudiera usarse para recibir.

Dado el fin al que se destinaba la aeronave, se la concedió un certificado de aeronavegabilidad restringido y un vuelo Ferry para que abandonara el territorio español, comprobándose que podía realizar el vuelo.

Varios retrasos y problemas se presentaron para la realización de éste, lo que motivó que la aeronave despegara tarde de Cuatro Vientos, y debido a la hora del Ocaso del día 3, en unas condiciones que hacían presumible la arribada a Perpignan de noche.

Existiendo, como parece que tenían, problemas con la radio, es probable que tras solicitar autorización, se encaminaran hacia el punto de despegue, sin recibir autorización, ni esperarla, en un estado presumiblemente de nerviosismo por la hora y el saber que si no despegaban entonces no podrían hacerlo hasta el día siguiente, con el consiguiente trastorno a las otras dos aeronaves que habían salido antes.

La aeronave presumiblemente alcanzó la zona de Barcelona en condiciones de visibilidad muy baja , tanto por las condiciones de Calima como por el oscurecimiento del ciclo debido a la hora, y se desconoce en estas condiciones cuales fueron las decisiones de su tripulación. La especulación aconseja creer que se dirigirían hacia el mar, descendiendo para buscar referencias luminosas. La posible desorientación, unida a la falta de ayudas para la navegación, pudo originar el accidente, y al no haberse encontrado restos de la aeronave, es posible que cayera al mar, hundiéndose.

3. - CONCLUSIONES

Los casos de desaparición de aeronaves, se ven rodeados del misterio que produce la falta de datos. En el caso de la ECT-025, se desconoce totalmente lo ocurrido desde el momento en que despegó de Cuatro Vientos, por lo que no se formula ninguna causa probable del accidente.

4. - RECOMENDACIONES

No procede.