

REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISION NORMAS DE VUELO

INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

INFORME FINAL DE ACCIDENTE

“SATA LTDA”

“AVIOCESAR”

HK-1575

PIPER PA-32-300

MUNICIPIO SAHAGUN - CORDOBA

11 DE OCTUBRE DE 1996



**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA
DIVISIÓN NORMAS DE VUELO
GRUPO PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN

MATRICULA: HK-1575

MARCA: PIPER

MODELO: PA-32-300

SERIE: 32-40544

PROPIETARIO: SATA LTDA

EXPLOTADOR: AVIOCESAR

LUGAR DEL ACCIDENTE: FINCA ALEJANDRÍA MUNICIPIO
SAHAGUN- CÓRDOBA

FECHA DEL ACCIDENTE: 11- OCTUBRE-1996

HORA DEL ACCIDENTE: 14:30 H.L.



1.0 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO.

El día 11 de octubre de 1996, la aeronave marca PIPER con matricula HK-1575, despegó del Aeropuerto de Valledupar con destino a la ciudad de Montería a las 11:50 H.L., en vuelo de traslado; al no lograr ninguna comunicación con la torre de control de montería (Los Garzones), por falla en el equipo de radio a bordo, el piloto decidió proceder al aeródromo de Berástegui departamento de Cordoba en donde aterrizó cancelando el plan de vuelo telefónicamente. En este sitio base regular de la aeronave, se procedió a efectuar el arreglo de mantenimiento correspondiente. Una vez corregida la falla, el piloto, JAIME CORREA HIGUERA con otro piloto, procedió a efectuar un vuelo de prueba para comprobar las comunicaciones a bordo. Aproximadamente a unos 2000 pies de altura, el motor presentó vibración y pérdida de potencia, situación por la cual el piloto decidió efectuar un aterrizaje de emergencia en un campo cercano, no sin antes efectuar los procedimientos para tratar de recuperar la potencia del motor.

Durante el contacto inicial con la superficie el tren de aterrizaje izquierdo se desprendió, el avión recorrió aproximadamente unos 200 metros en línea recta hasta detenerse finalmente, los ocupantes evacuaron la aeronave ilesos y por sus propios medios.

El accidente ocurrió con luz diurna.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULANTES	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	-	-	-
GRAVES	-	-	-
LEVES/ILESOS	1	1	-

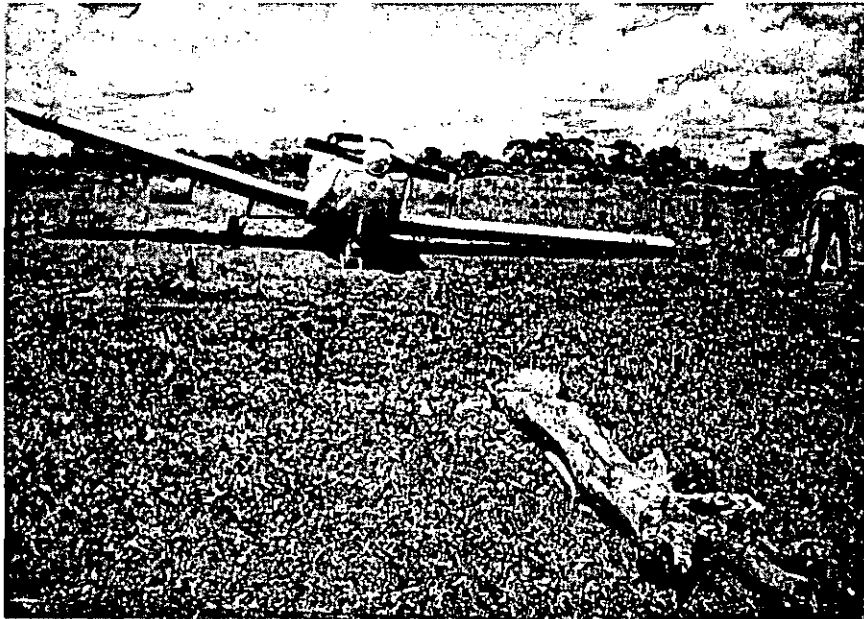
1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Durante el contacto con el terreno se desprendió el tren izquierdo, hubo ruptura del plano y flap izquierdo, así como de la parte inferior izquierda del fuselaje

REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



VISTA FRONTAL



TREN PRINCIPAL IZQUIERDO

**1.4 OTROS DAÑOS:**

No se presentaron.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL**PILOTO**

NOMBRE: JAIME ORLANDO

APELLIDOS: CORREA HIGUERA

EDAD: 36 AÑOS

NACIONALIDAD: COLOMBIANO

LICENCIA: PC-4183 Con adición a PA-25- PA-36-
PA-18- PA-32

**CERTIFICADO
MEDICO:** 3010778 Vence marzo-1997

**EQUIPOS VOLADOS
COMO PILOTO:** PA-25-235/260, PA-36-300, PA-32-300.

**HORAS DE VUELO:
EN EL EQUIPO** 500 Horas

**ULTIMO CHEQUEO
EN EL EQUIPO:** Octubre-5- 1996

ÚLTIMOS 90 DIAS: 12:00 Horas

ULTIMOS 30 DIAS: 06:00 Horas

ULTIMOS 3 DIAS: 05:10 horas

El piloto tuvo un incidente en junio 14 de 1994, en el HK-1905-E aeronave de fumigación.

**1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE**

MARCA: PIPER

MODELO: PA-32-300

SERIE No: 32-40544

MATRICULA: HK-1575

CERTIFICADO DE MATRICULA: Expedido Feb-05-1996, fecha de vencimiento Feb-04-1997

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: 02963 con fecha Indefinida

FECHA ULTIMA INSPECCIÓN Y TIPO: Septiembre- 24-1996 servicio de 100 horas

FECHA ULTIMO SERVICIO: Septiembre -24-1996

TOTAL HORAS DE VUELO: 6.395:15

TOTAL HORAS DURG: 464:55

MOTOR

MARCA: LYCOMING

MODELO: IO-540-K-165

SERIE: L-16729-48A

TOTAL HORAS: 2348:30

TOTAL HORAS DURG: 08:45

**HÉLICE**

MARCA: HARTZELL
MODELO: HC-C2YK-18F
SERIE: CIT-4969
TOTAL HORAS DE VUELO: 6395:15
TOTAL HORAS DURG: 342:10

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Las condiciones meteorológicas en Montería para el día del accidente de las 20:00 Z fueron: viento 240 /2 VIS 3 KM CB; 29 / 24 QNH 29.80 METAR 19007 0000 BKN 010 31/24 Q 2973.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No aplicable.

1.9 COMUNICACIONES

El vuelo de prueba se realizó para comprobación del equipo de radio, después de la falla inicial de comunicaciones con la Torre de Montería.

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

No aplicable.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.



1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

El avión perdió el tren de aterrizaje izquierdo durante el contacto inicial con el terreno. Este conjunto penetró el plano izquierdo rompiéndolo y causando daños en el sistema de flap izquierdo, igualmente el avión dejó una pequeña trocha de pre- impacto.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA

El piloto tenía certificado médico vigente, y no hay récord de factores psico- físicos que lo hubiesen afectado en sus actividades de vuelo.

No se le efectuaron exámenes toxicológicos al piloto.

1.14 INCENDIO

No se presentó incendio.

1.15 SUPERVIVENCIA

El accidente tuvo capacidad de supervivencia Tanto el piloto al mando como el piloto acompañante salieron ilesos de la aeronave por sus propios medios.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

El motor del HK-1575, fue enviado para su análisis al "Taller de mantenimiento "Aeronaves Ltda", en la ciudad de Barranquilla, encontrándose 3 inyectores inoperantes, los demás componentes del motor se encontraron operando normalmente.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCIÓN

No aplicable.



1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

No aplicable.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES O EFICACES

No aplicable

2.0 ANÁLISIS

El piloto a los controles se encontraba calificado en el equipo. Tenía su certificado médico vigente así como su último chequeo en la aeronave; el piloto tenía poca experiencia en el equipo pero una experiencia general buena, las horas de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días se encontraban dentro de los límites y no se presentó fatiga de vuelo.

No se encontró récord de factores psico- físicos que lo hubiesen afectado durante las actividades de vuelo.

La aeronave cumplía con los requisitos de aeronavegabilidad y mantenimiento, excepto por la falla de comunicaciones que presentó en el vuelo inicial a Montería.

El factor meteorológico, las ayudas para la navegación, comunicaciones, y aeródromo no tuvo incidencia en el accidente.

Ante el evento de la pérdida de potencia y vibración del motor, el piloto intentó recuperarlo con los procedimientos correspondientes pero al no obtener ningún resultado decidió efectuar un aterrizaje de emergencia en un campo cercano al aeropuerto.

Durante el contacto con el terreno, se desprendió el conjunto del tren izquierdo el cual penetró el plano izquierdo rompiéndolo, así como los flaps del mismo lado, el motor se analizó en un taller autorizado, encontrándose 3 inyectores de combustible inoperativos, los cuales causaron la pérdida de potencia del mismo junto con la vibración presentada.

No se presentó incendio.

El accidente tuvo capacidad de supervivencia.



3.0 CONCLUSIONES

- ❖ El piloto se encontraba calificado en el equipo.
- ❖ Tenía su certificado médico vigente.
- ❖ El último chequeo de vuelo estaba vigente.
- ❖ Tenía corta experiencia en el equipo.
- ❖ El piloto tenía buena experiencia en general.
- ❖ Las horas de vuelo de los últimos 90, 30 y 3 días estaban dentro de los límites reglamentarios.
- ❖ El piloto no presentó fatiga de vuelo.
- ❖ El piloto tuvo un incidente en junio 14 de 1994.
- ❖ No se encontraron factores psico-físicos que lo afectaran en sus actividades de vuelo.
- ❖ El piloto efectuó un aterrizaje de emergencia.
- ❖ En el vuelo inicial se presentó falla en el equipo de comunicaciones.
- ❖ El factor meteorológico no tuvo incidencia en el accidente como tampoco las ayudas para la navegación y el aeródromo.
- ❖ El motor presentó vibración y pérdida de potencia en vuelo.
- ❖ Durante el análisis del motor se encontraron 3 inyectores de combustible inoperantes.
- ❖ No se presentó incendio
- ❖ El accidente tuvo capacidad de supervivencia.



CAUSA PROBABLE

Falla del motor en vuelo por obstrucción de tres inyectores, produciendo perdida parcial de potencia y vibración.

4.0 RECOMENDACIONES

A LA EMPRESA EXPLOTADORA:

Al Departamento de Mantenimiento, efectuar como procedimiento regular de drenaje de combustible antes de cada vuelo.

Efectuar los procedimientos de limpieza del sistema de combustible y reemplazo de filtros en los tiempos estipulados por el fabricante.

Vo. Bo.

Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico Consejo de Seguridad

Doctor JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
Director General U.A.E.A.C.