

REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISION NORMAS DE VUELO

INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACION

HERNAN MAESTRE PIVIAJEAU

MATRICULA HK-1937-P

CESSNA 182-P

VALLEDUPAR

14 DE MARZO DE 1996



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

INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN

MATRICULA: HK-1937-P

MARCA: CESSNA

SERIE No: 18264991

MODELO: 182 P

PROPIETARIO: HERNAN MAESTRE PAVIAJEAU

EXPLOTADOR: EL MISMO

LUGAR DEL ACCIDENTE: VALLEDUPAR

FECHA DEL ACCIDENTE: MARZO-14-1996

HORA DEL ACCIDENTE: 17:41 H.L.



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO:

El día 14 de marzo de 1996, el capitán JAIRO GARCIA RINCOMES despegó a las 17:39 H.L en el HK-1937-P con plan de vuelo local con dos (2) personas a bordo.

A las 17:41 H.L., el piloto se declaró en emergencia y empezó una aproximación a un terreno al frente de el en donde aterrizó de emergencia en un terreno de cultivo. Durante esta maniobra el avión se capoteo produciéndose el accidente el cual ocurrió con luz solar

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULANTES	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	-	-	-
GRAVES	-	-	-
LEVES/ILESOS	1	2	-

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Daños estructurales en el plano izquierdo y en la estructura general del avión, el tren de nariz se partió, la hélice sufrió dobladuras.

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron

1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE: JAIRO

APELLIDOS: GARCIA R.

NACIONALIDAD: COLOMBIANO

CERTIFICADO MEDICO: 77023379 Vence mayo-16-96



EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO: No hay datos
TOTAL HORAS DE VUELO: No hay datos
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO: Desconocido
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO: 800 horas
ULTIMOS 90 DIAS.: 5 horas
ULTIMOS 30 DIAS: no voló
ULTIMOS 3 DIAS:: 2 minutos

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA: CESSNA
MODELO: 182P
SERIE No: 18264991
MATRICULA: HK-1937-P

CERTIFICADO DE MATRICULA: folio 000174 carpeta aeronave
Material Aeron., sin numero.
08-26-77

CERTIFICADO AERONAVEGABILIDAD: 01598- Indefinido

FECHA ULTIMA INSPECCION Y TIPO: Junio-3-1995

FECHA ULTIMO SERVICIO: Desconocido

TOTAL HORAS DE VUELO: 1.935:00

TOTAL HORAS DURG: 00:00

**MOTOR**

MARCA:	Continental
MODELO:	0-470-S
SERIE MOTOR No 1:	464461
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	1.935:00
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	512:40
ULTIMO SERVICIO MOTOR:	Desconocido:

HELICE

MARCA:	Mc Cauley
MODELO:	2A34C66-0
SERIE No:	806882
TOTAL HORAS:	531:20
TOTAL HORAS DURG:	132:40
ULTIMO SERVICIO:	Desconocido

1.7 INFORMACION METEOROLÓGICA

Aunque no hay reporte oficial meteorológico, la condición del tiempo era apta para el tipo de operación que se estaba efectuando según testimonio del Controlador de turno.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

La estación de Valledupar tenía en funcionamiento un NDB, el cual se encontraba operando normalmente.



1.9 COMUNICACIONES

Fueron normales entre la aeronave y la torre de Control en frecuencia 118.3

1.10 INFORMACION DE AERODROMO

No relacionado con el Accidente.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

El avión no estaba equipado con registradores de vuelo.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

El piloto planeo hasta efectuar contacto con el terreno, con los trenes principales colocando el avión con velocidad sobre el VMCA (velocidad mínima de control en vuelo), una vez sentado el tren de nariz, éste se metió en una zanja partiéndose de inmediato permitiendo que el avión se capoteara inmediatamente, produciéndose el Accidente.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA

El piloto poseía certificado médico vigente y no hay récords de factores psico-físicos que hubiesen afectado al piloto para cumplir con sus actividades de vuelo.

No se efectuó estudio de factores humanos ni perfil de éste piloto.

1.14 INCENDIO

No se presento incendio



1.15 SUPERVIVENCIA

El accidente tuvo capacidad de supervivencia, tanto el piloto como las personas abandonaron la aeronave por sus propios medios. El cuerpo de rescate y bomberos fueron alertados oportunamente por la Torre de Control.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No se efectuó ninguna, no hay récords de análisis del motor de la aeronave.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCIÓN

No se efectuó ningún estudio al respecto.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No efectuada

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES O EFICACES

No efectuadas

2.0 ANALISIS

El piloto estaba calificado en el equipo, poseía certificado médico vigente, no hay récord de su último chequeo de vuelo, No hay récord de sus horas totales de vuelo en el equipo, tenía experiencia aceptable, en los últimos 90 días solamente voló 5 horas, hecho éste importante de señalar en sus actividades de vuelo, hay récords de mantenimiento de la aeronave efectuados por la compañía SATEC LTDA, el factor meteorológico era bueno al momento del accidente. Las ayudas para la navegación, comunicaciones y aeródromo no tuvieron incidencia en el accidente. El avión no estaba equipado con grabadores de vuelo, no hay evidencia de factores psico- físicos que le hubiesen impedido desarrollar sus actividades de vuelo, no hay estudio de factores humanos en el



piloto. No se presento incendio, el accidente tuvo capacidad de supervivencia.

Durante el ascenso inicial entre 300 y 400 pies de altura se apagó el motor según versión del piloto, motivo por el cual tomo la decisión inmediata de efectuar aterrizaje de emergencia en un campo cercano, en vuelo de planeo llegó al campo contactando con los trenes principales, la rueda de nariz, posteriormente se introdujo en una zanja capoteando inmediatamente el avión.

3.0 CONCLUSIONES

- ❖ El piloto estaba calificado en el equipo.
- ❖ El certificado médico estaba vigente.
- ❖ No hay récords del último chequeo de vuelo.
- ❖ No hay récords de las horas totales de vuelo.
- ❖ Su experiencia en el equipo era aceptable.
- ❖ En los últimos 90 días sólo voló 5 horas.
- ❖ La aeronave era mantenida por la Compañía SATEC LTDA.
- ❖ El factor meteorológico era bueno.
- ❖ Las ayudas para la navegación, comunicaciones y Aeródromo no contribuyeron al accidente.
- ❖ El avión no estaba equipado con grabadores de vuelo.
- ❖ No hay récords de factores psico- físicos que afectaran al piloto
- ❖ No hay estudio de factores humanos.
- ❖ No se presento incendio.
- ❖ El accidente tuvo capacidad de supervivencia.
- ❖ El motor del avión se apagó.



- ❖ No se hizo análisis del motor.
- ❖ El piloto efectuó aterrizaje de emergencia.

CAUSA PROBABLE

Falla del motor en vuelo por razones desconocidas, que hizo que el piloto aterrizara de emergencia en un terreno cercano al aeropuerto cuando este se encontraba en ascenso.

4.0 RECOMENDACIONES:

A LA AVIACIÓN GENERAL:

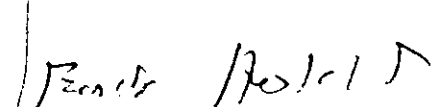
- ❖ Informar a todos los pilotos de la aviación general el revisar cuidadosamente los servicios y el mantenimiento de las aeronaves en los talleres donde se ejecutan dichos procedimientos.

A LA AERONAUTICA CIVIL:

- ❖ Efectuar una revisión y supervisión efectiva de los procedimientos de reparación y mantenimiento a los talleres que prestan servicios a la Aviación General.

Vo. Bo.


Capitán **RODRIGO CABRERA CONSTAIN**
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.


DR. ERNESTO HUERTAS ESCALLON.
Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil.