



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISION NORMAS DE VUELO

GRUPO PREVENCION E INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

INFORME FINAL DE ACCIDENTE DE AVIACION

MILTON HELVER RINCON V.

MATRICULA HK-2142-P

PIPER

PA-28-181

PISTA ARIZONA-CASANARE

12 DE NOVIEMBRE DE 1996



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

INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACION

MATRICULA: HK-2142-P

PROPIETARIO: MILTON HELVER RINCON V.

EXPLOTADOR: EL MISMO

LUGAR DEL ACCIDENTE: PISTA ARIZONA - CASANARE

FECHA DEL ACCIDENTE: 12 DE NOVIEMBRE DE 1996

HORA DEL ACCIDENTE: 16:15 H. L.



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El HK-2142 decoló de la pista Arizona en Casanare el día 26 de marzo de 1996 a las 16:45 H.L. con destino la pista El Retiro con dos pasajeros a bordo y al mando del Capitán Mario Alfonso Luna Cuervo piloto privado. Después del despegue por la pista cero seis (06), el avión inicio un viraje por la izquierda y estando paralelo a la pista de despegue, según testigos, el avión inicio una caída contra el terreno, colisionando de inmediato e incendiándose totalmente. El accidente se produjo con buen tiempo según testigos. Las coordenadas geográficas del sitio del impacto son Norte 05° 15', Oeste (W) 70° 49''.

La altitud del terreno es de 550' pies con QNH 2992 pulgadas. El accidente ocurrió con luz solar.

1.2 LESIONES A PERSONAS

| Lesiones | Tripulación | Pasajeros | Otros |
|--------------|-------------|-----------|-------|
| Mortales | 1 | 2 | -- |
| Graves | -- | -- | -- |
| Leves/ilesos | -- | -- | -- |

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Destrucción total por impacto y acción de fuego.

1.4 OTROS DAÑOS

Quemaduras al terreno circundante.

1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

| | |
|---------------------|-------------------------------------|
| NOMBRE: | Mario Alfonso Luna Cuervo |
| NACIONALIDAD: | Colombiano |
| LICENCIA: | PP 1706 |
| CERTIFICADO MEDICO: | No. 7.360.115 vigencia desconocida. |



| | |
|---|--------------|
| ULTIMO CHEQUE DE VUELO EN EL EQUIPO: | Desconocido |
| EQUIPO VOLADO COMO PILOTO: | Desconocido. |
| TOTAL HORAS DE VUELO: | Desconocido |
| HORAS DE VUELO EN EL EQUIPO: | Desconocido |
| HORAS VOLADAS EN ULTIMO 90,30 y 3: | Desconocido |

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

| | |
|--------------------------------|---------------------------|
| MARCA: | Piper |
| MODELO: | PA-28-181 |
| No. DE SERIE: | 28-7890510 |
| MATRICULA: | HK-2142-P |
| FECHA DE FABRICACION: | 1978 ensamblada Guaymaral |
| CERTIFICADO DE MATRICULA: | 005875 otorgado 291194 |
| CERTIFICADO AERONAVEGABILIDAD: | 02734 indefinido |
| FECHA ULTIMA INSPECCION DAAC: | 180495 |
| TOTAL HORAS DE VUELO: | 890:10 |
| TOTAL HORAS DRUG: | 307:05 |
| FECHA Y ULTIMO SERVICIO: | 100495 de 100 Hrs. |

MOTORES

| | |
|--------------------------|--------------------|
| MARCA: | AVCO LYCOMING |
| MODELO: | 10-360 A 4 M |
| No. DE SERIE: | L 25251-36 A |
| FECHA Y ULTIMO SERVICIO: | 100495 de 100 Hrs. |
| TOTAL HORAS DE VUELO: | 890:10 |
| TOTAL HORAS DRUG: | 230:05 |

HELICE

| | |
|--------------------------|--------------------|
| MARCA: | SENSENICH |
| MODELO: | 76 EM 85 S-O-62 |
| No. DE SERIE: | 21428 K |
| FECHA Y ULTIMO SERVICIO: | 100495 de 100 Hrs. |
| TOTAL HORAS DE VUELO: | 479:10 |
| TOTAL HORAS DRUG: | 00:00 |



ANTECEDENTE

NOTA: Estos datos son tomados de la última inspección técnica por parte de la Aerocivil.

El 22 de noviembre de 1990 sufrió accidente en CALAMAR – GUAVIARE, piloto único ocupante salió ileso, la aeronave sufrió daños estructurales.

El mantenimiento lo ha efectuado personal licenciado por Aerocivil en talleres BELSA de Villavicencio, para la renovación anual, pero en cuanto a los servicios diarios y la corrección de reportes, se desconoce. La aeronave normalmente volaba en el Departamento del Casanare.

1.7 INFORMACION METEOROLOGICA

La aeronave se encontraba volando zonas de sabanas donde no existen estaciones de meteorología.

Según declaración de testigo y versiones de los habitantes de la región. El tiempo era bueno y era tiempo de verano.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

En tierra no aplicable.

La aeronave estaba equipada con un (1) ADF.

1.9 COMUNICACIONES

Debido al tipo de operación la aeronave no tuvo contacto con ninguna estación de control de tráfico aéreo.

1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO

La pista ARIZONA donde aterrizo y luego despegó normalmente tiene unos 800 mts. Es sabana con buena aproximación, identificada con las cabeceras 06 y 24, con 2992 QNH tiene 550 pies de altura sobre el nivel del mar.



1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave hizo contacto con el terreno circundante a la izquierda de la pista 06 después del decolaje en pierna con el viento quedando con un rumbo de 290° grados.

Según las huellas dejadas en el terreno, el plano izquierdo, hizo contacto primero y aproximadamente 5 mts después lo hizo el motor, el recorrido post-impacto es aproximadamente de 32 mts sin trayectoria pre-impacto, lo cual es consistente con ángulo alto de caída y baja velocidad. Posteriormente al impacto inicial se desarrollo un incendio total en la aeronave. No hay indicios de falla estructural en vuelo.

Con el objeto de estudiar su capacidad de supervivencia debido a la destrucción total de la aeronave.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

No hay información sobre incapacidad psicofísica del piloto anterior al accidente.

No hay información hasta el momento sobre el resultado de la necropsia indicando la causa de la muerte del piloto.

En cuanto al estudio de factores humanos y curvas psicológicas no existe información alguna sobre éste piloto.

1.14 INCENDIO

La aeronave fue destruida por incendio total post-impacto desconociéndose donde se inicio.

No se utilizó ningún equipo extintor por no existir en el Aeropuerto de salida.

1.15 SUPERVIVENCIA

El accidente no fue sobrevivible.

No se pudo examinar ningún componente interior como sillas, cinturones ni estructura.



1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No se realizó ningún componente del avión por destrucción total del mismo.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION

No hay récord de la organización administrativa y técnica del aeropuerto de despegue ni de los explotadores de la aeronave.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No aplicable.

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES Y EFICACES

No aplicable.

2.0 ANALISIS

Los récords del piloto sobre calificación en la aeronave con desconocidos. No hay récord médico de su licencia de vuelo.

La aeronave tenía certificado de aeronavegabilidad indefinido.

Presenta un accidente en Calamar – Guaviare con daños estructurales.

No hay récord de mantenimiento.

El factor meteorológico era bueno al momento del accidente. Las ayudas para la navegación, las comunicaciones, el aeródromo no son factores que hayan contribuido al accidente.

La aeronave no estaba equipada con registradores de vuelo. La aeronave después del despegaje por la pista 06 inicio viraje por la izquierda iniciando de inmediato un descenso contra el terreno. No hay evidencia ni elementos de análisis que conduzcan poder establecer las causas del accidente, ni evidencias para determinar si el factor médico patológico contribuyo al accidente.



3.0 CONCLUSIONES

- No se pudo establecer la calificación del piloto por falta de récord.
- El piloto no tiene récord médico, ni de experiencia de vuelo, ni de necropsia.
- La aeronave tenía certificado de aeronavegabilidad indefinido.
- La aeronave sufrió un accidente anterior.
- No hay récord de mantenimiento de la aeronave.
- El factor meteorológico no contribuyo al accidente.
- Las ayudas de navegación no contribuyeron al accidente.
- Las comunicaciones no contribuyeron al accidente.
- El aeródromo no contribuyo al accidente.
- La aeronave no estaba equipada con registradores de vuelo.
- En el accidente hubo incendio post-impacto.
- No hay evidencia de fallas estructurales en vuelo.
- El accidente no fue sobrevivible.
- No se efectuó análisis de ningún componente del avión.
- No hay récords de información orgánica y de dirección.

CAUSA PROBABLE DEL ACCIDENTE

Por falta total de evidencias que permitan analizar el presente accidente, éste se declara indeterminado.

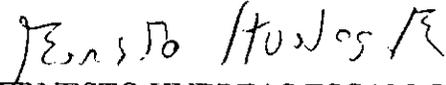


4.0 RECOMENDACIONES

1. A la AERONAUTICA CIVIL un programa de control sobre las operaciones generales de la aviación privada.
2. A los operadores de la aviación general y privada a través del organismo que los agrupa, establecer normas de seguridad que contribuyan a la prevención de accidentes en sus operaciones.

Vo.Bo.


Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico


ERNESTO HUERTAS ESCALLON
Director Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil