

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

" ASA LTDA "

AEROSERVICIOS AGRICOLAS LTDA

HK-2254-E

CESSNA A-188-E

CARITAL - RIOFRIO - MAGDALENA

21 DE MAYO 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-2254-E

MARCA: CESSNA

SERIE No: A-188B

MODELO: C-18803211

PROPIETARIO: AEROSERCIVIOS AGRICOLAS LTDA
"ASA LTDA"

EXPLOTADOR: AEROSERVICIOS AGRICOLAS LTDA
"ASA LTDA"

LUGAR DEL ACCIDENTE: CARITAL- RIÓFRIO (MAGDALENA)

FECHA DEL ACCIDENTE: 05-21-1996

HORA DEL ACCIDENTE: 07:15



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO:

El día 21 de mayo de 1996, el capitán LUIS A VIÑA, despegó al mando del HK-2254-E desde la pista La amalia, a las 06:00 H.L, con el propósito de efectuar labores de fumigación en el lote Federica de la empresa comercializadora Banamar, en Río Frío, Magdalena. Antes de terminar el lote, la pala No. 2 se desprendió súbitamente causando una fuerte vibración con escape de aceite que le disminuyo la visibilidad horizontal al piloto, quien decidió efectuar un aterrizaje de emergencia inmediato sobre el terreno que estaba siendo fumigado. El piloto salió ileso del avión, el cual se incendio posteriormente. El accidente ocurrió con luz solar.

1.2 LESIONES A PERSONAS

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

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

El incendio post- accidente consumió la aeronave.

1.4 OTROS DAÑOS:

Plantas de banano destruidas por el avión al entrar en el terreno.

1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

PILOTO

NOMBRE: LUIS ALBERTO

APELLIDOS: VIÑA VARÓN



EDAD:	57 Años
NACIONALIDAD:	Colombiano
LICENCIA:	PC-882
CERTIFICADO MEDICO:	30959 Vence 09-11-1996
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	No hay récord
TOTAL HORAS DE VUELO:	No hay récord
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	No hay récord
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	No hay récord
ULTIMOS 90 DIAS.	63:53
ULTIMOS 30 DIAS:	19:15
ULTIMOS 3 DIAS:	3:40

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	Cessna
MODELO:	A-188B
SERIE No:	C-18803211
MATRICULA	HK-2254-E
FECHA DE FABRICACIÓN:	1979
CERTIFICADO DE MATRICULA:	0166



**CERTIFICADO DE
AERONAVEGABILIDAD:** 00558 Exp. 08-10-1993

**FECHA ULTIMA
INSPECCION Y TIPO** 02-22 -1996

**FECHA ULTIMO
SERVICIO:** 04-26-1996

TOTAL HORAS DE VUELO: 3.450:33

TOTAL HORAS DURG: 298:35

MOTOR

MARCA: CONTINENTAL

MODELO: IO-520-D

SERIE MOTOR : 175811

**TOTAL HORAS DE
VUELO:** 3.428:33

**TOTAL HORAS
DURG :** 167:38

**ULTIMO SERVICIO
MOTOR :** 04-26-1996

HELICE

MARCA: MC. CAULEY

MODELO: D2A34C-98-M

SERIE: 688459

**FECHA Y TIPO
ULTIMO SERVICIO:** 05-16-1996 Overhaul

TOTAL HORAS VUELO: 02:15



TOTAL HORAS DURG: 02:15

1.7 INFORMACION METEOROLÓGICA

Al momento del accidente las condiciones reinantes eran de viento en calma y visibilidad mayor a 10 Kms.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No aplicable

1.9 COMUNICACIONES

No aplicable

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

No aplicable

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

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

El avión entro al terreno dejando una trocha pre-impacto para luego virar 90° grados a la izquierda de su trayectoria. No hay evidencia de desprendimiento de superficies, excepto la pala No. 2 de la hélice

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA

El piloto tenía certificado medico vigente y no hay evidencia de factores Psico- Físicos que lo hubieran afectado antes o durante el vuelo.



1.14 INCENDIO

Se presento incendio Post- impacto que consumió la aeronave.

1.15 SUPERVIVENCIA

El accidente tuvo capacidad de supervivencia.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

La hélice fallada en el HK-2154-E fue enviada para su análisis, sin haberse obtenido ningún resultado hasta el momento.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCIÓN

No efectuada

1.18 INFORMACION ADICIONAL

Los talleres Aerohélices según carta adjunta de la Compañía ASA LTDA, reportó una hélice que fallo después de su servicio a la misma. A las dos (2) horas de utilización, esta hélice presentó fuga de aceite, empañando el plexiglass delantero del avión, quitando visibilidad al piloto

Lo anterior ocurrió en el HK-2151-E, otro avión de la misma compañía.

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES O EFICACES

No utilizadas

2.0 ANALISIS

El piloto no tiene récords sobre su calificación en el equipo. Tenía certificado médico vigente, no hay récord de equipos volados ni de las horas voladas en el equipo. Tampoco hay récord de las horas totales de vuelo. Las horas voladas en los últimos 90- 30 y 3 días están dentro de los límites. No hay indicios de fatiga de vuelo. La aeronave había sido



inspeccionada por la U.A.E.A.C., en febrero de 1996 y después tuvo un servicio de 50 horas en abril de 1996, la hélice era mantenida por Aerohélices, compañía autorizada para tal efecto. El factor meteorológico era bueno a la hora del accidente, las ayudas a la navegación, comunicaciones y aeródromo no fueron factor en el accidente.

La pala No. 2 se desprendió en vuelo conduciendo al accidente. La aeronave entro al terreno en forma controlada por el piloto dejando huellas de pre-impacto para reposar finalmente a 90° grados a la izquierda de la trayectoria. El piloto tenía certificado médico vigente y no hay evidencia de factores Psico- físicos que le hubieran afectado antes o durante el vuelo. No se presento incendio, el accidente tuvo capacidad de supervivencia.

La hélice que presento la falla en vuelo fue enviada a análisis sin haberse tenido respuesta hasta el momento.

3.0 CONCLUSIONES:

- ❖ No hay récord sobre la calificación inicial del piloto en el equipo
- ❖ El certificado médico estaba vigente
- ❖ No hay récord sobre los equipos volados
- ❖ No hay récord sobre las horas totales de vuelo.
- ❖ Las horas voladas dentro de los últimos 90- 30 y 3 días están dentro de los límites.
- ❖ No hay indicios de fatiga de vuelo
- ❖ La aeronave fue inspeccionada por la U.A.E.A.C. en febrero de 1996.
- ❖ La Hélice era mantenida por la compañía Aerohélices.
- ❖ El factor meteorológico era bueno a la hora del accidente.
- ❖ Las ayudas para la navegación, comunicaciones y aeródromo no fueron contribuyentes en el accidente.
- ❖ La pala No. 2 se desprendió en vuelo.



- ❖ El piloto efectuó un aterrizaje de emergencia
- ❖ El accidente tuvo capacidad de supervivencia

CAUSA PROBABLE:

Desprendimiento en vuelo de la pala No. 2 de la hélice que produjo fuerte vibración y empañamiento del plexiglass delantero del avión con aceite, anulando la visibilidad horizontal, por lo cual el piloto decidió efectuar un aterrizaje de emergencia conduciendo al accidente.

RECOMENDACIONES:

A la Aeronáutica Civil, efectuar una inspección a la empresa Aerohélices, para verificar el tipo de mantenimiento que se le efectuó a la hélice fallada en el HK-2254-E y determinar si éste fue apropiado y de acuerdo a los manuales y programas establecidos por el fabricante.

Vo. Bo.

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

Doctor **ERNESTO HUERTAS ESCALLÓN**
Director Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil