



C148

346

**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-2768

PROPIETARIO: GUSTAVO A. REY SOTO

EXPLOTADOR: TAXI AEREO CARIBEÑO LTDA
"TACA"

LUGAR DEL ACCIDENTE: SAN ANTONIO – TOLIMA

FECHA DEL ACCIDENTE: 22 DE NOVIEMBRE DE 1996

HORA DEL ACCIDENTE: 11:45 H. L.



1. INFORMACION DE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

La aeronave HK-2768 perteneciente a la compañía TACA – Taxi Aéreo Caribeño LTDA- Despego de las instalaciones de la Caja Agraria en el aeropuerto Eldorado de la ciudad de Bogotá al mando del capitán Luis Eduardo Iglesias con un pasajero abordo funcionario de la Caja Agraria, el día 22 de Noviembre de 1996 a las 08.00 HL con destino San Francisco, Bolivia, Caldas, PaloCabildo, Herbeo, Falan, Ansuategui, Ibague, Ronsesvalles, La Herrera, Gaitania, Ataco, y nuevamente la ciudad de Bogotá.

La aeronave aterrizó en la ciudad de Ibague a las 10:45 HL para aprovisionamiento de combustible despegando nuevamente a las 10:55 HL para continuar con su itinerario hacia la población de Ronsesvalles donde aterrizo a las 11:20 HL para continuar hacia la Herrera a las 11:25 HL.

En el trayecto hacia la población de la Herrera el piloto encontró una zona de mal tiempo condición esta que lo obligó a efectuar un aterrizaje de inmediato durante esta maniobra la aeronave se estrelló en la falda sur-oriental del páramo Las Hermosas del departamento del Tolima.

Tanto el piloto como el pasajero sobrevivieron al accidente, inmediatamente y a través de telefonía celular el piloto se comunico con la empresa informando el evento. La empresa envió en vuelo de auxilio al helicóptero HK-3039 Bell 206 de la compañía Servicios Aéreos del Quindío al mando del Capitán Jaime Tobos para efectuar el rescate de los sobrevivientes.

1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves/ninguna	1	1	--

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave tuvo daños en las siguientes partes, tailboom, destrucción total del rotor principal y el rotor de cola.

**1.4 OTROS DAÑOS**

No se presentaron.

1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL**CAPITAN**

NOMBRE:	Eduardo Iglesias Mesa
NACIONALIDAD:	Colombiano
EDAD:	35 años
LICENCIA:	PCH-466
CERTIFICADO MEDICO:	No 381661 vigente 29-03-97
ULTIMO CHEQUEO EQUIPO:	Octubre 14-96
TOTAL HORAS DE VUELO:	2978 Horas
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	80 Horas
TOTAL HORAS ULTIMOS 90 DIAS:	74:40 Horas
TOTAL HORAS ULTIMOS 60 DIAS:	26:30 Horas
TOTAL HORAS ULTIMOS 30 DIAS:	17:20 Horas
TOTAL HORAS ULTIMOS 3 DIAS:	02:20 Horas

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	Hughes
MODELO:	369-D
NUMERO DE SERIE:	811034-D
MATRICULA:	HK-2768



CERTIFICADO DE MATRICULA: 104 Abril 07-92
 CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: No 02749 vigente
 FECHA ULTIMA INSPECCION: Mayo 02-96
 TOTAL HORAS DE VUELO: 3992:08 Horas
 ULTIMO SERVICIO: 100 Horas Mayo-96

MOTOR

MARCA: Allison
 MODELO: 250C-20-B
 No DE SERIE: CAE-833426
 TOTAL HORAS DE VUELO: 3476:07 Horas
 ULTIMO SERVICIO: 100 Horas Mayo -96

ROTOR PRINCIPAL

MARCA: Hughes
 MODELO: 369-D-21200-501
 No DE SERIE: A-356/A-222/A-300/A-331-A-560
 ULTIMO SERVICIO: 100 Horas Mayo-96

ROTOR DE COLA

MARCA: Hughes
 MODELO: 369-A-1725-5
 No DE SERIE: 3388-3389

El peso y balance se encontraba dentro de los limites establecidos por el fabricante.

**1.7 INFORMACION METEOROLOGICA**

Zona de mal tiempo en la trayectoria de vuelo.

1.8 AYUDAS A LA NAVEGACION

No aplicable.

1.9 COMUNICACIONES

No aplicable.

1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO

No aplicable.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS Y AREA DE IMPACTO

Debido al impacto se desprendieron el rotor de cola y el rotor principal, destruyéndose estos componentes.

1.13 INFORMACION MEDICO PATOLOGICA

No se encontró evidencia de impedimento psicológico en este tripulante que le impidiera efectuar sus labores de vuelo.

No se efectuaron exámenes toxicológicos al piloto, por lo tanto no se pudo determinar si estaba bajo los efectos de alcohol o droga.

1.14 INCENDIO

No hubo presencia de incendio en este accidente.



1.15 SUPERVIVENCIA

No se efectuaron estudios ni análisis estructurales de la aeronave para determinar su capacidad de impacto, ni la relación del diseño con la capacidad de supervivencia.

El piloto y el pasajero sobrevivieron al accidente.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Se efectuó examen del motor determinándose que este se encontraba en normal estado de operación en el momento del accidente, los daños encontrados en esta unidad se debieron al impacto e ingestión de material extraño.

1.17 INFORMACION ORGANIZACIONAL

No se efectuó ningún estudio gerencial de la empresa ni de su organización operacional.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No aplicable.

1.19 NUEVAS TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES

No se efectuaron.

2.0 ANALISIS

Durante el vuelo de crucero entre las poblaciones de Ronsesvalles y la Herrera, el piloto encontró una zona de mal tiempo que lo obligo a efectuar una maniobra de aterrizaje de emergencia durante la cual perdió el control de la aeronave efectuando un contacto brusco contra el terreno causando el desprendimiento del rotor principal y el tailboom o conjunto de cola

3.0 CONCLUSIONES

El piloto tenia vigente su licencia medica y no se encontró impedimento sico-fisico que le impidiera desarrollar sus actividades de vuelo.



El piloto tenia vigente sus chequeos de vuelo y cumplía con los requisitos técnicos para operar el equipo Hughes 369-D.

La aeronave tenia vigente su certificado de aeronavegabilidad.

El peso y balance estaba dentro de los limites operacionales recomendados por el fabricante.

El mantenimiento de la aeronave cumplía con los requisitos exigidos por la autoridad aeronáutica.

No se encontró evidencia de fallas estructurales ni de motor.

La condición meteorológica fue factor contribuyente al accidente.

Causa probable

Perdida de control de la aeronave por parte del piloto durante la maniobra de aterrizaje de emergencia determinada por el mal tiempo, efectuando contacto fuerte contra el terreno, la cual condujo al accidente.

4.0 RECOMENDACIONES

A LA EMPRESA EXPLOTADORA:

Establecer un programa de reentrenamiento de sus pilotos en la maniobra simulada de aterrizaje de emergencia que les permita copar en forma segura un evento de esta naturaleza en sus operaciones.

Vo Bo


Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.


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