

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

“MARIA H. CARVAJAL DE BARRERA”

“AEROGALAN LTDA”

HK-2333

PIPER PA-28RT-201T

CARMEN DE CHUCURI - SANTANDER

09 DE JUNIO DE 2000



**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-2333

MARCA: PIPER

MODELO: PA-28RT-201T

SERIE No.: 28RT-7931205

PROPIETARIO: MARIA HELENA CARVAJAL DE BARRERA

EXPLOTADOR: AEROGALAN LTDA

LUGAR DEL ACCIDENTE: CARMEN DE CHUCURI- VEREDA EL UNIVERSO-SECTOR LA VICTORIA

FECHA DEL ACCIDENTE: JUNIO 09-2000

HORA DEL ACCIDENTE: 09:36 H.L.



1.0 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 9 de Junio de 2000 a las 09:20 H.L. despegó del aeródromo de Cimitarra hacia la ciudad de Bucaramanga, la aeronave marca Piper Modelo PA-28 con registro HK-2333 de la empresa AEROGALAN LTDA.

El plan de vuelo fue presentado para operar en condiciones visuales a 5.500 pies de altura con dos personas a bordo, en un vuelo de transporte de valores.

A las 09:25 H.L. el piloto hizo contacto en frecuencia 126.7 con Bucaramanga estimando arribar a ésta ciudad a las 09:51 H.L. A partir de ese momento se perdió todo contacto con la aeronave, siendo esta localizada 4 días después a 5.500 pies de altura en las cercanías de San Vicente de Chucurí.

Como consecuencia del suceso, murieron los tres ocupantes de la aeronave.

El accidente ocurrió con luz solar en las coordenadas N-06° 35' 02" y W-073° 30' 39".

1.2 LESIONES A PERSONAS

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

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave quedó totalmente destruida por el impacto contra el terreno.



IMPACTO PRINCIPAL



IMPACTO DE LA AERONAVE CON UN ÁRBOL



PUNTA DEL PLANO DERECHO



VISTA FRONTAL DEL IMPACTO

**1.4 OTROS DAÑOS**

No se presentaron.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL**PILOTO**

NOMBRE:	SAUL
APELLIDOS:	RUIZ AMARIS
EDAD:	50 AÑOS
NACIONALIDAD:	COLOMBIANO
LICENCIAS:	IVA-1227 PC-3450
CERTIFICADO MEDICO:	19158013- Vigente 23-11-2000
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	19 -AGOSTO-DE 1999 PA.-28
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	PA-28- PA-34- CESSNA 206-CESSNA 303
TOTAL HORAS DE VUELO EN EL EQUIPO:	5.942:46 Registradas hasta octubre 12-1999
HORAS TOTALES DE VUELO:	
ULTIMOS 90 DIAS:	45:45
ULTIMOS 30 DIAS:	15:40
ULTIMOS 3 DIAS:	06:40

**1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE**

MARCA: PIPER

MODELO: PA-28-RT201T

SERIE No.: 28RT7931205

MATRICULA: HK-2333-P

CERTIFICADO DE MATRICULA: Sin número Expedido mayo-4-1998

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: 000144 Expedido junio-06-1997

TOTAL HORAS DE VUELO: 2.661:20

TOTAL HORAS DURG: 884:20

FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO: junio-09-de 2000 Prevuelo

MOTOR

MARCA: CONTINENTAL

MODELO: TSIO-360FB

SERIE No.: 29974912

FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO: 09-Junio de 2000 Prevuelo

TOTAL HORAS DE VUELO: 151:20

HORAS DURG: 151:20

HELICE

MARCA: HARZELLT



MODELO: PCCCC3YFIRF
SERIE No.: EE-302
**FECHA Y TIPO
ULTIMO SERVICIO:** 09- JUNIO-2000
HORAS TOTALES: 2.661:20
HORAS DURG: 1031:40

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Aunque no se contó con un reporte oficial de la zona del accidente se logró establecer y determinar que el tiempo reinante durante varios días fue de presencia de lluvia ligera y niebla baja.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

La aeronave tenía instalado el siguiente equipo VOR- ILS-ADF-TRANSPONDER. En Bucaramanga se disponía de equipo VOR-NDB-DME, los cuales operaban normalmente.

1.9 COMUNICACIONES

La aeronave tenía instalados dos equipos de VHF que se encontraban operando normalmente, las comunicaciones con el ATC de Bucaramanga fueron normales no hubo ninguna llamada por parte del piloto que reflejara una condición anormal o de emergencia.

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

La aeronave impactó de frente contra el terreno en un cerro a 5.500 pies de altura. Los restos cayeron en forma vertical a unos 35 metros propagándose en un radio de aproximadamente 25 metros cuadrados, el rumbo de contacto con algunos árboles inicialmente fue de 70° grados para luego desplazarse a la derecha hasta 15° grados del golpe final. La hélice muestra potencia intermedia compatible con potencia de crucero en las dobladuras de las palas.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA

No se encontró evidencia de condiciones Psico-físicas que hubieran afectado al piloto antes o durante el vuelo. Tampoco hay testimonio de otros pilotos y directivos de la empresa que hubiesen indicado comportamientos anormales tanto de vuelo como de conducta individual. El piloto murió en forma instantánea debido a las fuerzas de impacto.

1.14 INCENDIO

Se presentó incendio post- impacto durante el accidente.

1.15 SUPERVIVENCIA

El vuelo fue declarado en fase alerfa- detresfa y se inició la búsqueda con aeronaves de la Escuela Adevia, Policía Nacional, Patrulla Aérea Civil y Aeronáutica Civil.

La aeronave se localizo el día 13 de junio de 2000 y se procedió a efectuar el rescate de las víctimas, las cuales fueron trasladadas al Instituto de Medicina Legal de Bucaramanga.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES:

No se efectuó ningún análisis de ninguna parte del avión por su estado de destrozo total y la imposibilidad de recuperar los restos de la aeronave del sitio del accidente por su difícil acceso.



1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

La empresa AEROGALAN LTDA, tiene una organización administrativa y de mantenimiento de acuerdo a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica.

Posee instalaciones de operación en la ciudad de Bucaramanga y el mantenimiento es atendido por talleres autorizados para tal efecto.

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

No aplicable.

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES O EFICACES

No aplicable.

2.0 ANALISIS

El piloto estaba debidamente calificado en el equipo tenía certificado médico vigente y sin limitaciones. Su ultimo chequeo de vuelo en el equipo lo efectuó en agosto de 1999, su experiencia total era aceptable, sus horas en los últimos 90- 30 y 3 días se encontraban dentro de los límites y no se evidenció presencia de fatiga de vuelo. El piloto tuvo un incidente en 1985 en el equipo Cessna 206 y un accidente en 1994 en el equipo PA-34.

La aeronave cumplía los requisitos de mantenimiento y aeronavegabilidad exigidos para su operación. El factor meteorológico contribuyo al accidente, ya que las condiciones de tiempo prevalecientes durante varios días en la zona del accidente fueron de baja visibilidad.

Las ayudas para la navegación, comunicaciones y de aeródromo no tuvieron incidencia en el accidente.

El piloto en frecuencia 126.7 a las 09:25 H.L. en frecuencia de radio Bucaramanga reportó estar volando en condiciones de vuelo visual en ascenso a 5.500 pies de altura. Este fue el último reporte de la aeronave, el impacto ocurrió en vuelo a nivel y en condición de vuelo IMC pero en normas de plan de vuelo visual VFR. Esta condición de vuelo IMC en plan de vuelo VFR condujo al accidente.



La condición de doblamiento de las palas del motor son consistentes con revoluciones intermedias o de crucero.

Se presento incendio post- impacto.

El accidente no tuvo capacidad de supervivencia.

3.0 CONCLUSIONES

- El piloto estaba calificado en el equipo.
- El piloto tenía su certificado médico vigente.
- Su último chequeo de vuelo en el equipo estaba vigente.
- Su experiencia total era aceptable.
- Sus horas de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días, se encontraron dentro de los Límites autorizados por la autoridad aeronáutica.
- No se evidenció presencia de fatiga de vuelo.
- El piloto tuvo un incidente en 1985 en el equipo Cessna 206.
- El piloto tuvo un accidente en 1994 en el equipo PA-34.
- La aeronave cumplía con los requisitos de mantenimiento y aeronavegabilidad requeridos.
- El factor meteorológico contribuyó al accidente.
- Las ayudas para la navegación, comunicaciones y de aeródromo no tuvieron incidencia en el accidente.
- El piloto reportó estar ascendiendo en condiciones visuales a 5.500 pies de altura.
- EL avión colisionó en vuelo a nivel a 5.500 pies de altura con un cerro de 7.000 pies de altura.
- El piloto mantuvo plan de vuelo visuales en condiciones IMC.
- Las palas de la hélice se encontraron dobladas con revoluciones intermedias o de crucero



CAUSA PROBABLE

Decisión del piloto de mantener plan de vuelo visual (VFR), en condiciones de vuelo IMC o condiciones meteorológicas para vuelo por instrumentos.

4.0 RECOMENDACIONES

A LA EMPRESA AEROGALAN LTDA

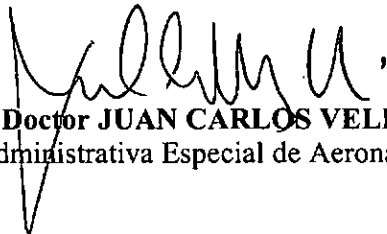
- ◆ Revisión de sus políticas de entrenamiento y operaciones de vuelo para que estas sean consistentes con los requerimientos de la navegación Aérea actual y que reflejen una operación segura
- ◆ Verificar el cumplimiento de los chequeos de ruta en sus pilotos.

A LA AERONAUTICA CIVIL:

- ◆ Verificar con el inspector principal de operaciones (POI) los procedimientos operacionales de la compañía AEROGALAN LTDA.
- ◆ Verificar el cumplimiento de las anteriores recomendaciones.

Vo. Bo.


Capitán RODRIGO CABERERA CONSTAIN
Secretario Técnico del Consejo de Seguridad


Doctor JUAN CARLOS VELEZ URIBE
Director Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil