



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA

DIVISIÓN NORMAS DE VUELO

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS

INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

**AVIACIÓN CIVIL PRIVADA
AVIACIÓN EJECUTIVA**

HK-3057-W

PIPER PA-34-220-T

AEROPUERTO ISLA DE PROVIDENCIA

19 DE MARZO 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-3057-W

MARCA: PIPER

MODELO: PA-34-220T

PROPIETARIO: LUIS ALEJANDRO
ÁNGEL GALVIS

EXPLOTADOR: FUNDACIÓN DE
AMIGOS.

LUGAR DEL ACCIDENTE: AEROPUERTO ISLA DE
PROVIDENCIA

FECHA DEL ACCIDENTE: 19-MARZO DE 2000

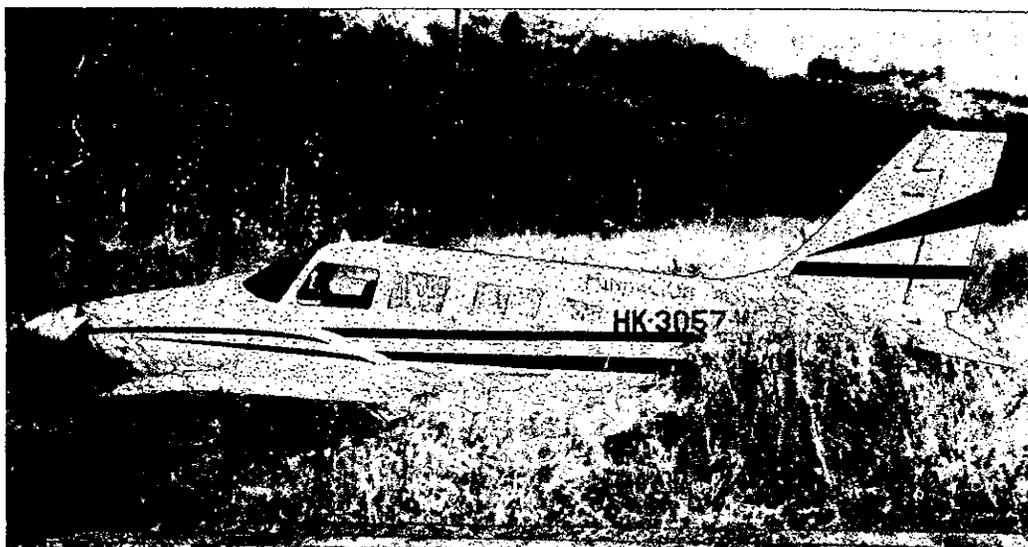
HORA DEL ACCIDENTE: 14:55 H.L. – 19:55 utc



**FOTOGRAFÍAS ACCIDENTE AVIÓN HK-3057 W PROVIDENCIA
ISLA**



VISTA AEREA DEL LUGAR DEL ACCIDENTE



VISTA LATERAL DE LA AERONAVE



1.0 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 19 de marzo de 2000, El piloto Ernesto Bendek M, despegó del aeropuerto de San Andrés con destino a la isla de Providencia a las 14:55 H.L., al ando del HK-3057-W, un PIPER -PA-34. A bordo se encontraban cinco (5) pasajeros y el vuelo era efectuado por la Fundación de Amigos de San Andrés, entidad explotadora y dueña de la aeronave. Durante el aterrizaje por la pista 35 en el aeropuerto de providencia, a baja velocidad y todavía sobre las pista el avión derrapó hacia la izquierda saliéndose de la misma sobre la zona de seguridad en donde reposó finalmente. El accidente ocurrió con luz solar. Los cinco (5) pasajeros y el piloto salieron ilesos.

1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulantes	Pasajeros	Otros
Mortales	-	--	--
Graves	--	--	--
Leves/Ilesos	1-	-5-	--

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Fractura del tren de nariz, compuertas del tren de nariz rotas, tren principal derecho deformado y fracturado, tren izquierdo partido, flaps deformados, alerón izquierdo deformado, punta plano izquierdo deformado, cúpula del radar partida, tail stkid roto, hélices dobladas y deformadas hacia atrás.

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE: ERNESTO

APELLIDOS: BENDEK



NACIONALIDAD:	COLOMBIANA
LICENCIA No.:	PCA:2323 - PTL-1170
CERTIFICADO MEDICO:	26161 Vence 21-03-00
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	Cop L-188, Cop B-720,707,727 Pil B-727,CESSNA, AEROCOMANDER.
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	Marzo 1/2000
TOTAL HORAS DE VUELO:	3.095:07 Horas
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	43:37 Horas
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 90 DÍAS:	20:44 Horas
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 30 DÍAS:	06:41 Horas
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 3 DÍAS:	01:40 Horas

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	PIPER
MODELO:	PA-34-220T
SERIE No.:	34-8333082
MATRICULA:	HK-3057-W
CERTIFICADO MATRICULA:	De fecha 2 de julio
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	000416
FECHA ULTIMA INSPECCIÓN :	De 100 horas el 22 de junio de 1999.



TOTAL HORAS DE VUELO:	973:59 horas
	DURG:
MOTOR	
MARCA:	CONTINENTAL
MODELO:	No TS10.360KB, No 2 LTS10-KB
SERIE MOTOR:	No 1 315565, No 2 314569
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	899:49 Horas
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	No registra
HÉLICE	
MARCA:	Mc CAULEY
SERIE:	No 1 823159, No 2 823178
MODELO:	No 1 3AF32C508, No 2 LTS10-360-KB
HORAS TOTALES:	899:49
HORAS DURG:	241:14

La aeronave era mantenida por talleres CAICEDO en Cali y por Talleres de Aviación del Pacifico. La aeronave fue operada sin haber cumplido con un servicio de 50 horas mandatoria para su operación, no siendo aeronavegable por dicho motivo al momento del accidente.

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

La información oficial meteorológica del aeropuerto de providencia el día 19 de marzo de 2000 era:

191900 070/10 9999 FEW023 BKN200 29/22

192000 07/08 9999 SCT025 28/21



Los anteriores reportes indican buenas condiciones de tiempo en el aeropuerto de providencia al momento del accidente.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

Estaban en servicio normal tanto las terrestres como las de la aeronave.

1.9 COMUNICACIONES

Fueron normales entre la aeronave y la torre de Control de Providencia.

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

El aeródromo de providencia esta dotado con una pista pavimentada cuya longitud es de 4.593 pies y 131 pies de ancho. Su orientación es 17-35 y su elevación es de 10 pies MSL. La pista tiene zonas de seguridad. El aeropuerto provee servicio de ATS de Torre de Control.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No estaba la aeronave equipada con registradores de vuelo.

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave se salió de la pista hacia la izquierda del eje de la cabecera 35, a unos 100 metros de distancia de la cabecera 17, reposando en la zona de seguridad del mismo lado.

1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLÓGICA

No se encontró evidencia de factores psico-físicos que hubiesen afectado antes o durante el vuelo.



1.14 INCENDIO

No se presento.

1.15 SUPERVIVENCIA

El piloto y sus pasajeros abandonaron el avión ilesos y por sus propios medios. El espacio ocupacional del piloto y la cabina de pasajeros no sufrieron deformación y por lo tanto permitió esta condición la supervivencia de unos y otros.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No se encontró ningún análisis especial en la investigación inicial de ningún componente del avión.

1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

No se efectuó ningún estudio con respecto a la organización de la fundación de amigos de San Andrés ni con respecto a su dirección.

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

No aplicable.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

No se efectuó ninguna.

2.0 ANÁLISIS

El piloto estaba calificado en el equipo. Su certificado médico estaba vigente y no se encontró presencia de fatiga de vuelo ni de factores psico-físicos que hubiesen afectado durante el vuelo. Su experiencia en el equipo era mínima. La aeronave era mantenida por talleres especializados, pero al momento del accidente, no cumplía con los requisitos de aeronavegabilidad exigidos para su operación al no haber cumplido con un chequeo de 50 horas mandatorio para su operación. El factor meteorológico



no tuvo incidencia en el accidente, como tampoco la tuvieron las ayudas para la navegación y comunicaciones.

En cuanto al aeródromo se debe decir que este cumplía con los requisitos de operación.

Antes de reposar la aeronave a la zona de seguridad el piloto inicio una frenada, normal, pero posteriormente experimentó el bloqueo de la rueda izquierda el cual causó la salida de la pista en esa dirección.

Finalmente la aeronave se quedó sin frenos totalmente. La corrección del piloto sobre el pedal derecho fue insuficiente para mantener la aeronave centrada, la cual finalmente efectuó un viraje súbito hacia la izquierda haciendo perder el control de la aeronave al piloto produciéndose la salida de la pista y por lo tanto el accidente.

No se presentó incendio. El espacio ocupacional del piloto y la cabina de pasajeros no sufrieron deformación, lo cual permitió la supervivencia de los mismos. No se efectuaron análisis especiales en ningún sistema del avión pero se estableció que el conducto del fluido de los frenos izquierdos estaba roto haciendo inoperativo este conjunto. No se efectuó estudio organizacional del explotador.

3.0 CONCLUSIONES

- El piloto estaba calificado en el equipo.
- Su certificado médico estaba vigente
- No hubo evidencia de factores psico-físicos que lo afectaron antes o durante el vuelo.
- No se presentó fatiga de vuelo.
- Su experiencia general era aceptable.
- Su experiencia en el equipo era mínima.
- La aeronave no era aeronavegable al iniciar el vuelo debido a que no fue sometida al servicio de 50 horas mandatorio para su operación.
- La condición meteorológica no fue factor en el accidente.
- Las ayudas para la navegación y de comunicaciones no fueron factor en el accidente.
- La rueda izquierda presentó bloqueo por daños en la línea de fluido hidráulico.
- El sistema de frenos de la aeronave fallo totalmente.
- La aeronave se salió de la pista hacia la zona de seguridad izquierda.

**CAUSA PROBABLE**

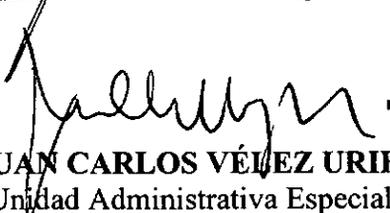
Bloqueo de la rueda izquierda y posterior falla total del sistema de frenos de la aeronave, condición que hizo perder el control de la aeronave al piloto produciéndose así el accidente al salirse la aeronave de la pista hacia la zona de seguridad izquierda.

4.0 RECOMENDACIONES

1. A la fundación amigos de San Andrés cumplir con los reglamentos que la UAEAC, establece para la operación de sus aeronaves en lo que a programas de mantenimiento se refiere.
2. A los talleres Caicedo y Aviación de Pacífico, el cumplimiento estricto de los programas de mantenimiento establecido en la aeronaves y el cumplimiento de los AD'S que cada aeronave bajo su cuidado requiera.
3. A la UAEAC un auditaje a los talleres Caicedo y Aviación de Pacífico con un propósito de verificar el cumplimiento de los programas de mantenimiento a la aeronaves bajo su cuidado.
4. A la UAEAC, efectuar un seguimiento a las recomendaciones anteriores.

Vo.Bo.


Coronel (r) VÍCTOR RAFAEL PLATA CÁCERES
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutica.


Doctor JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil.

HK- 3057 W PIPER PA-34-220 T FUNDACIÓN AMIGOS DE SAN ANDRÉS (PROVIDENCIA ISLA)

DATOS GENERALES	HECHOS	HALLAZGOS	CAUSA PROBABLE	RECOMENDACIONES RELEVANTES
<p>19-MARZO-2000 14:55 H.L.</p> <p>01 PILOTO ILESO 05 PAX ILESOS</p>	<p>Realización de un vuelo de San Andrés con destino a la Isla de Providencia.</p> <p>Durante el aterrizaje por la pista 35 en el aeropuerto de Providencia, a baja velocidad y todavía sobre la pista el avión derrapó, a lo cual el piloto efectuó una corrección con un frenado produciéndose el bloqueo de la llanta izquierda y luego pérdida total de frenos saliendo sobre la zona de seguridad produciéndose el accidente.</p>	<p>Derrape sobre la pista el piloto aplicó frenos produciéndose el bloqueo de la rueda izquierda y posterior pérdida total del sistema de frenos.</p> <p>Durante la investigación se encontró que la aeronave no tenía cumplido el servicio de 50 horas encontrándose una fatiga en la línea de presión hidráulica del sistema de frenos que finalmente provocó la pérdida total del sistema.</p>	<p>Bloqueo de la rueda izquierda y posterior falla total del sistema de frenos de la aeronave, condición que hizo perder el control de la aeronave al piloto produciéndose así el accidente al salirse la aeronave de la pista hacia la zona de seguridad.</p>	<p>A la fundación amigos de San Andrés:</p> <p>Cumplir con los reglamentos que la UAEAC, establece para la operación de sus aeronaves en lo que a programas de mantenimiento se refiere.</p>



VISTA AÉREA UBICACIÓN FINAL DE LA AERONAVE



CONDICIÓN FINAL DE LA AERONAVE

