



**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
SECRETARIA DE SEGURIDAD AÉREA**

GRUPO INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN

INTRODUCCIÓN

TITULO

MATRICULA:	HK -1570
MARCA:	PIPER
MODELO:	PA-28 235
PROPIETARIO:	ALEJANDRO ROMERO ROJAS
EXPLOTADOR:	VIARCO LTDA.
LUGAR DEL ACCIDENTE:	VILLAVICENCIO (META)
FECHA DEL ACCIDENTE:	06 – ABRIL - 2006
HORA DEL ACCIDENTE:	08:20 H.L.



GSAN-4.5-8-05

ADVERTENCIA

El presente INFORME FINAL es un documento que refleja los resultados de la investigación técnica adelantada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en relación con las circunstancias en que se produjeron los eventos objeto de la misma, con sus causas y consecuencias.

De conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) Parte Octava y el Anexo 13 de OACI, “El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad”.

Consecuentemente, el uso que se haga de este INFORME FINAL para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos asociados a la causa establecida, puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.



SINOPSIS

Durante la realización de un vuelo el día 06 de Abril de 2006 entre la pista “Las Brisas” y el aeropuerto Vanguardia de Villavicencio, luego de efectuada la inspección prevuelo y respectivas pruebas de potencia, el piloto del HK-1570 despegó a las 07:10 siendo autorizado para aterrizar por la pista 05. En el tramo básico, al efectuar el cambio de tanque de Punta de Plano Izquierdo a Principal Izquierdo, el piloto experimentó la apagada del motor; de inmediato ejecutó los procedimientos de reencendido sin resultados positivos impactando durante el descenso el plano izquierdo con un árbol, perdiendo el control de la aeronave produciéndose finalmente el accidente.

La investigación luego de las pruebas funcionales efectuadas al sistema de combustible concluyó una inadecuada selección en la posición de la palanca selectora de tanques de combustible (posición de transición) por parte del piloto, ocasionando la falta de suministro de combustible al motor, produciéndose la apagada del mismo.

La aeronave sufrió daños estructurales en el fuselaje en su parte inferior y puntos de fijación de los planos, desprendimiento de los mismos por impacto, daños en el tren de aterrizaje principal y de nariz, estabilizador vertical derecho, hélice y bancada del motor, daños severos estructurales en ambos planos y daños en el carenaje izquierdo del motor entre los principales daños.



1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1 ANTECEDENTES DEL VUELO

Durante la realización de un vuelo ambulancia el día 05 de Abril de 2006, la aeronave HK-1570 operada por **VIARCO Ltda.**, fue programada en la ruta Villavicencio-Cumaribo-Villavicencio. En el trayecto de regreso (Cumaribo-Villavicencio), el piloto recibió la comunicación por parte de Información Villavicencio que el aeropuerto Vanguardia se encontraba cerrado por malas condiciones meteorológicas a lo cual el piloto solicitó efectuar un sostenimiento en el VOR en espera de mejor tiempo. Luego de 10 minutos de espera en el VOR decidió aterrizar en la pista "Las Brisas" la cual estaba estipulada en su plan de vuelo como aeropuerto alterno. Al día siguiente (06 de Abril de 2006) luego de efectuada la inspección prevuelo y respectivas pruebas de potencia, el piloto del HK-1570 despegó a las 07:10 con destino al aeropuerto Vanguardia de Villavicencio siendo autorizado para aterrizar por la pista 05. En el tramo básico, al efectuar el cambio de tanque de Punta de Plano Izquierdo a Principal Izquierdo el piloto experimentó la apagada del motor; ejecutando de inmediato los procedimientos de reencendido sin resultados positivos impactando durante el descenso el plano izquierdo con un árbol, perdiendo el control de la aeronave produciéndose finalmente el accidente.

1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total	Otros
Mortales	--	--		--
Graves	--	--		--
Leves/ilesos	-1-	--		--
TOTAL	1			

1.2.1 NACIONALIDADES DE LA TRIPULACIÓN Y LOS PASAJEROS

01 piloto de nacionalidad Colombiana como su único tripulante.

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave sufrió daños estructurales en el fuselaje en su parte inferior y puntos de fijación de los planos, desprendimiento de los mismos por impacto, daños en el tren de aterrizaje principal y de nariz, estabilizador vertical derecho, hélice y bancada del motor, daños severos estructurales en ambos planos y daños en el carenaje izquierdo del motor entre los principales daños.



Estado final de la aeronave



Daños estructurales en el plano derecho producto del impacto contra los árboles durante la entrada al campo de emergencia

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.



1.5 INFORMACIÓN PERSONAL

NOMBRE:	RAFAEL MANUEL
APELLIDOS:	MOTAVITA VELÁSQUEZ
NACIONALIDAD:	COLOMBIANA
EDAD:	23 AÑOS
LICENCIA No.:	PCA 8215
CERTIFICADO MEDICO:	71896 Vence 15/Oct/06
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	PA-28/ C-182/ C-170
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	21 – ABRIL - 2005
TOTAL HORAS DE VUELO:	896:41 HORAS
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	460:32 HORAS
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 90 DÍAS:	73:22 HORAS
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 30 DÍAS:	25:22 HORAS
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 3 DÍAS:	04:52 HORAS

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	PIPER
MODELO:	PA-28-235
SERIE No.:	28-11180
MATRICULA:	HK - 1570
FECHA DE FABRICACIÓN:	1970
CERTIFICADO MATRICULA:	R 000252
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	002868



FECHA ÚLTIMA INSPECCIÓN Y TIPO:	28-MAYO-2005
FECHA ÚLTIMO SERVICIO:	08-FEBRERO-2006
TOTAL HORAS DE VUELO:	6892:25 HORAS
TOTAL HORAS DURG:	794:07 HORAS

MOTOR

MARCA:	LYCOMING
MODELO:	O – 540-B4B5
SERIE MOTOR:	L-12553-40
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	6892
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	N/A
ULTIMO SERVICIO MOTOR:	08-FEB-2006

HÉLICE

MARCA:	HARTSELL
MODELO:	HC-C24K-1B
SERIE No.:	C45384 / C-40771
TOTAL HORAS:	6892:00 HORAS
TOTAL HORAS DURG:	794:07 HORAS

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Las condiciones meteorológicas eran de viento en calma y visibilidad mayor a diez kilómetros, estas no tuvieron incidencia alguna durante la ocurrencia del presente accidente.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No tuvieron incidencia en el accidente. No eran requeridas para el vuelo a realizar.



1.9 COMUNICACIONES

No tuvieron incidencia en el presente accidente, la aeronave había sido autorizada por la Torre de Control del aeropuerto Vanguardia de Villavicencio para incorporarse en el tramo básico derecho para la pista 05.

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

No tuvo incidencia en el accidente, el aeropuerto Vanguardia de Villavicencio cuenta con una de pista de 1.640 metros por 30 metros de ancho, esta localizada en coordenadas N 04°10'03.42" ,W 73°36'47.46" con una elevación de 1.366 pies sobre el nivel medio del mar, orientación 05-23 y superficie asfáltica.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

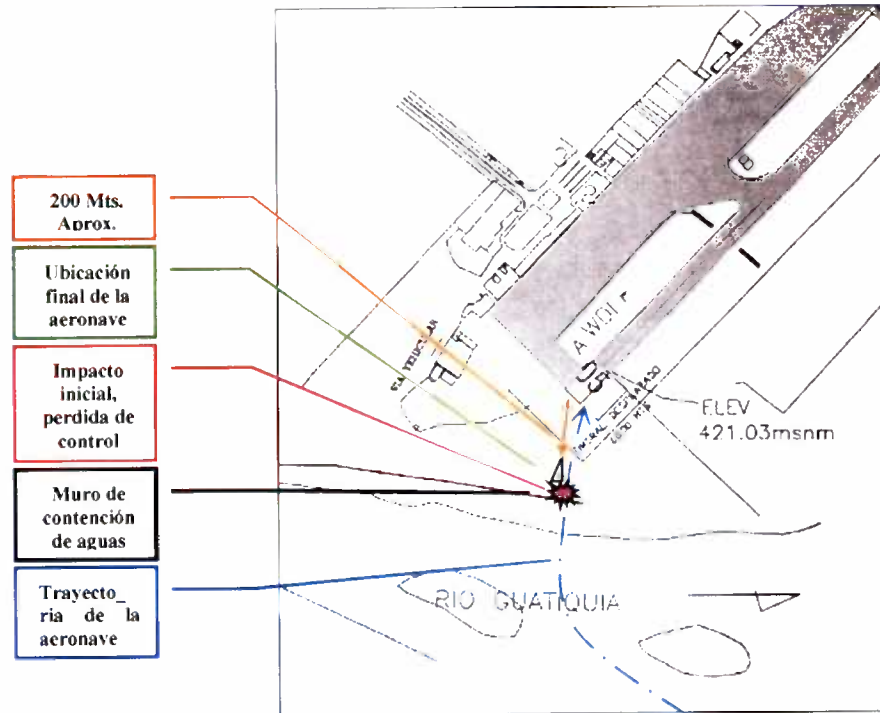
No aplicable. La aeronave no contaba con éste equipo instalado ni era requerido de acuerdo a la reglamentación aeronáutica vigente (Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, Numeral 4.5.6.26 REGISTRADORES DE DATOS DE VUELO – FDR).

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave despegó de la pista “Las Brisas” y previa autorización de la Torre de Control del aeropuerto Vanguardia se incorporó en el tramo básico, en el cual, durante el cambio de tanque de Punta de Plano Izquierdo a Principal Izquierdo el motor súbitamente se apagó; de inmediato el piloto ejecutó los procedimientos de emergencia sin resultados positivos obligándolo a ejecutar un aterrizaje en un campo no preparado. Durante la aproximación al mismo, el plano izquierdo impactó un árbol desestabilizando la aeronave terminando con la pérdida de control, y la entrada al campo entre dos árboles produciéndose el desprendimiento de ambos planos por impacto, doblamiento de la hélice, carenaje del motor y fuselaje inferior entre otros.



DIAGRAMA GENERAL DEL IMPACTO



1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLÓGICA

El piloto tenía su certificado médico vigente con fecha de vencimiento 15 de Octubre de 2006 y no se evidenció factores psico-físicos que hubiesen afectado antes o durante el vuelo para la ocurrencia del accidente.

1.14 INCENDIO

No se presentó incendio pre ni post-impacto.

1.15 ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA

Este accidente tuvo capacidad de supervivencia debido a las bajas gravedades que soportó la aeronave al momento del impacto con el terreno. El piloto se encontraba efectuando un aterrizaje de emergencia al campo escogido y debido a su baja altura (altura de tráfico tramo básico), la aeronave impactó con algunos árboles que produjeron el desprendimiento de los planos durante la entrada al mismo, el fuselaje y cabina tanto de pilotos como de pasajeros quedaron en condiciones adecuadas para la supervivencia de su único ocupante.