

REPÚBLICA 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

ALVARO ENRIQUE CARDENAS MENCO

MATRICULA HK-1603-P

PIPER PA-32-300

CERRO CAPOTE - MUNICIPIO DE CHAPARRAL
DEPARTAMENTO DEL TOLIMA

20 DE MARZO DE 1999



**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA
DIVISION NORMAS DE VUELO
GRUPO PREVENCION E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

INFORME ACCIDENTE DE AVIACION

MATRICULA: HK-1603-P

MARCA: PIPER

MODELO: PA-32-300

PROPIETARIO: ALVARO ENRIQUE CARDENAS MENCO

EXPLOTADOR: EL MISMO

LUGAR DEL ACCIDENTE: CERRO CAPOTE, MUNICIPIO DE
CHAPARRAL, TOLIMA

FECHA DEL ACCIDENTE: 20 DE MARZO DE 1999

HORA DEL ACCIDENTE: 13:00 UTC



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 20 de marzo de 1.999, a las 12:23 UTC, la aeronave HK-1603-P de propiedad del señor Alvaro Cárdenas Menco, despegó del aeropuerto de Perales de la ciudad de Ibagué con destino al aeródromo de Planadas, llevando a bordo 1 tripulante y 6 pasajeros, con el fin de transportar funcionarios de la Oficina del Programa Plante a solicitud de la gobernación del Tolima. De acuerdo al plan de vuelo presentado este se desarrollaba en condiciones visuales VFR, en la ruta Ortega-Santiago Pérez-Planadas con una duración de 00:40 minutos y una autonomía de vuelo de 05:00 horas, incluyendo un total de seis personas a bordo.

A las 12:42 UTC el piloto notifica a la torre de control de Santiago Vila de Girardot que se encontraba al oeste de Ortega a una altura de 6.500 pies en condiciones de vuelo visual y estimando Planadas para las 13:05 UTC.

A las 12:58 UTC el piloto de la aeronave HK-1603-P en frecuencia 118.4 efectuó contacto con la aeronave HK-1529-G quien realizaba la misma ruta y le informa que las condiciones meteorológicas no eran buenas y que tenía una altitud de 3.500 pies e iniciaba regreso, a partir de ese momento se pierde todo contacto con la aeronave.

A las 13:15 UTC el controlador de la torre de control de Santiago Vila por intermedio del controlador del aeropuerto de Perales e información de la tripulación del HK-1592-G confirma que el HK-1603-P no había arribado al aeródromo de Planadas.

Con mensaje 201526 SKEDZQZX es declarada en Alerfa/ Detresfa, iniciándose las labores de búsqueda con apoyo de helicópteros de la Fuerza Aérea, Ejército, Policía Nacional, Ministerio del Transporte y aviones de la Patrulla Aérea, labor que fue suspendida por mal tiempo en la zona a las 20:00 UTC del día 21. El día 22 a las 12:00 UTC se inician nuevamente las labores de rescate y a las 15:10 UTC, la aeronave fue localizada en el Cerro



Capote, a una altura de 4.100 pies en las coordenadas 03°34'36" N y 75° 28' 14" W.

Al efectuar la operación de rescate, se encontraron sin vida el piloto y cinco pasajeros, una persona sobreviviente con lesiones graves, fue trasladada vía aérea a un centro hospitalario de Ibagué.

El accidente se configuró a las 13:00 UTC aproximadamente, con luz de día y condiciones atmosféricas adversas por visibilidad reducida por nubes y lluvia sobre el área. No se presentó incendio.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACION	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	1	5	--
GRAVES	--	-1-	--
LEVES/ILESOS	--	--	--

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Como consecuencia del accidente, la aeronave registró los siguientes daños:

Tren de nariz desgarrado, tren principal derecho roto, plano derecho desprendido a la altura de la raíz, fuselaje partido a la altura del empenaje, plano izquierdo cedido, flexiglass cabina roto, capot del motor desprendido, bancada del motor deformada, palas de las hélices dobladas.

1.4 OTROS DAÑOS.

No se presentaron.



1.5 INFORMACION SOBRE LA TRIPULACION

NOMBRE Y APELLIDOS : MARCELINO LIZARDO MORENOROJAS

NACIONALIDAD : Colombiano.

EDAD : 33 años.

LICENCIAS : PC-5035 IVA-1058

CERTIFICADO MEDICO : 14.272.411 Vence 13-05-1999

ULTIMO CHEQUEO DE VUELO EN EL EQUIPO : 3 de marzo de 1998

EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO : Cessna 150, Cessna 152, Cessna 172, PA-32, PA-28

TOTAL DE HORAS DE VUELO : 5.799:10 hasta el 02 de febrero 1.997

HORAS DE VUELO EN EL EQUIPO : No le figuran registradas en la hoja de vida.

HORAS VOLADAS EN LOS ULTIMOS

90 DIAS : Desconocidas

30DIAS : Desconocidas

3 DIAS : Desconocidas.



Revisada la Hoja de vida, las horas registradas 5.799:10 las voló en los equipos Cessna 150, Cessna 152 y Cessna 172, en razón de que se desempeñó como instructor en la Escuela de Aviación IVIETA.

Así mismo le figura un incidente el día 15 de febrero de 1992 en la aeronave HK-1843-I.

Su ultimo chequeo de vuelo registrado en la Aeronáutica Civil lo realizo el día 03 de marzo de 1.998 en el equipo PA-28.

Con relación al equipo accidentado PA-32 no le aparecen registro de horas de vuelo y el último chequeo en el equipo fue realizado el día 12 de febrero de 1998, por un piloto sin licencia IVA.

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA : PIPER

MODELO : PA-32-300

No SERIE : 32-40969

MATRICULA : HK-1603-P

CERTIFICADO DE MATRICULA : 006748 Expedido el 18-septiembre-98

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD : 001483 Expedido el 13-oct-98

FECHA ULTIMA INSPECCION U.A.E.A.C. : 09-octubre de 1998.

TOTAL HORAS DE VUELO : 6387:55 Hrs.



TOTAL HORAS DURG : 397:45

FECHA Y TIPO DE ULTIMO SERVICIO : 500 HORAS 21 DE JULIO DE 1998

MOTOR

MARCA : LYCOMING

MODELO : IO-540-K-145

No SERIE : L-12461.48

FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO : 500 Horas. 21 de julio de 1998.

TOTAL HORAS : 397:45

TOTAL HORAS DURG : 397:45

HELICE.

MARCA : HARTZELL

MODELO : HC-C2YK1BF

No SERIE : CH-14895

FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO : 500 Horas. 21 de julio de 1998

TOTAL HORAS : 6387:55



El mantenimiento de la aeronave, era efectuado por los talleres de Hangar Uno de Colombia, con personal técnico licenciado y autorizado para efectuar labores de mantenimiento contrato de mantenimiento del 2 de marzo de 1998 por período de un año.

El 2 de marzo de 1999 el propietario de la aeronave elaboro contrato de mantenimiento por el término de un año con talleres aeronáuticos Aviopartes Ltda.

La aeronave fue aprovisionada con 29 galones de combustible 100/130 el día 20 de marzo de 1998, en los talleres de Helicentro Ltda.

Realizado el cómputo de peso y balance para el día del accidente, se encontró dentro de los límites autorizados por el certificado de aeronavegabilidad.

El último peso y balance efectuado a la aeronave fue el 7 de octubre de 1998.

1.7 INFORMACION METEOROLOGICA

El aeródromo de Planadas no cuenta con estación meteorológica ni oficina de información aeronáutica.

De acuerdo a información suministrada por un testigo en el lugar del accidente, se pudo confrontar que para la hora del accidente en el sitio presentaba mal tiempo con visibilidad reducida por niebla y lluvia, lo cual impedía ver el terreno y así efectuar una operación de vuelo en condiciones visuales.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

La aeronave contaba con los siguientes equipos para la navegación:

1 ADF, 2 VOR, 1DME, 1 Transponder.



1.9 COMUNICACIONES

La aeronave contaba con 2 VHF los cuales se encontraban operando normalmente.

Las comunicaciones entre la aeronave y las agencias de tránsito aéreo de Perales en frecuencia 118.3 y Santiago Vila 118.4 fueron normales, el piloto no reporto tener problemas técnicos que incidieran en el normal funcionamiento de la aeronave.

El último reporte lo efectuó en frecuencia 118.4 a las 12:42 UTC con la torre de control de Santiago Vila, estimando Planadas a las 13:05 UTC.

No se efectuaron las transcripciones de las comunicaciones por carecer de equipos de grabación para tal efecto.

1.10 INFORMACION SOBRE EL AERODROMO

No aplicable.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

El piloto al encontrar un cerro en la trayectoria, inicia un viraje hacia la izquierda para evitar colisionar de frente. La aeronave impactó en una actitud de banqueo de 60° a la derecha, a una altura de 4100 pies deslizándose en actitud de cabeceo de 30° sobre una colina recorriendo aproximadamente 200 metros, terminando su recorrido en una cañada, durante este trayecto se presentó el desprendimiento de los siguientes componentes: Tren de



nariz y el tren principal derecho; los planos derecho e izquierdo impactaron contra unos árboles, el fuselaje se desprendió a la altura del empenaje. No se presentó desprendimiento de ningún elemento antes del impacto.

No se registró incendio.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

No se conocieron antecedentes psico-físicos que le impidieran ejercer actividades de vuelo.

No se efectuaron exámenes toxicológicos.

1.14 INCENDIO

No se presentó.

1.15 SUPERVIVENCIA

El día 20 de marzo de 1999 se inició la búsqueda con helicópteros de la Fuerza Aérea y el ejército sin resultados satisfactorios.

EL día 21 se coordina efectuar las operaciones de búsqueda desde el aeropuerto de Chaparral participando helicópteros de la FAC, ejército, Ministerio de Transporte y aviones de la patrulla aérea, por el mal tiempo predominante en la zona fue imposible ubicar la aeronave.

El día 22 se continuo la búsqueda, siendo localizada por un helicóptero de la FAC a las 15:50 UTC a una altura de 4100 pies.

De inmediato se iniciaron las labores de rescate encontrándose el piloto y cinco pasajeros sin vida.



A unos 300 metros cañada abajo se localizó a un sobreviviente, el cual fue trasladado a un centro asistencial de Ibagué. Los cadáveres fueron trasladados a la misma ciudad para su respectiva identificación y necropsia.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Durante la inspección de campo practicada, se pudo constatar que los flaps se encontraban posición arriba; de igual manera no se evidencio huellas de desprendimiento de superficies de vuelo antes del impacto contra el terreno.

Las palas de las hélices se encontraron dobladas hacia adelante, lo cual indica que el motor al momento del impacto se encontraba con potencia.

No se efectuó inspección al motor ni sus componentes para verificar su condición técnica en vista que dichos elementos fueron hurtados del sitio del accidente de acuerdo a información del propietario de la aeronave.

1.17 INFORMACIÓN ORGANICA Y DE DIRECCION

No aplicable.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

La gobernación del Tolima solicito los servicios a la Comercializadora Aerosur con el fin de efectuar un vuelo en el trayecto Ibagué -Planadas -Ibagué para el día 20 de marzo de 1.999. para transportar seis (6) pasajeros del programa Plante.

La comercializadora Aerosur dispuso para ese vuelo la aeronave PA-32 HK-1603-P, aeronave que no puede transportar pasajeros pagos, de acuerdo a su registro aeronáutico.



1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES Y EFICACES

No se efectuaron.

2.0 ANALISIS

El piloto al mando de la aeronave tenía el chequeo en el equipo PA-28 vencido desde el 3 de marzo de 1998, y el chequeo en el equipo accidentado PA-32, se llevo a cabo el día 12 de febrero de 1999 por un piloto con licencia PC, con una intensidad de una (1) hora.

El piloto al mando tenía experiencia como instructor de vuelo, cargo que desempeñó durante largo tiempo en la escuela IVIETA. El certificado médico se encontraba vigente sin ningún tipo de limitaciones.

La aeronave se encontraba en perfectas condiciones de aeronavegabilidad y no se conocieron reportes técnicos que afectaran el vuelo en mención.

Las condiciones meteorológicas en el área de Chaparral y Ataco eran desfavorables por la presencia de lluvias y nubes bajas para la continuación del vuelo VFR, el piloto decidió descender del nivel de vuelo proyectado para tener referencia visual con el terreno y a las 12:58 UTC en comunicación con la aeronave HK-1259-G le comenta que las condiciones meteorológicas no eran buenas y que se encontraba a una altura de 3500 pies; en ese instante decide iniciar un viraje escarpado hacia la izquierda, para evitar la colisión de frente, presentándose pérdida de sustentación y altura impactando contra el terreno recorriendo 200 metros aproximadamente hasta detenerse finalmente en una cañada.



3.0 CONCLUSIONES

El piloto tenía vigente su licencia médica y no se encontró impedimento sicofísicos que le impidiera desarrollar actividades de vuelo.

EL piloto tenía vencido el chequeo de vuelo en el equipo Piper PA-28 desde el 3 de marzo de 1999 y el chequeo en el equipo accidentado PA-32 fue realizado por un piloto que no tenía licencia de instructor de acuerdo a los documentos enviados por el propietario de la aeronave.

El peso y balance estaba dentro de los límites operacionales requeridos por el fabricante.

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

Las condiciones meteorológicas fueron factor contribuyente en este accidente.

CAUSA PROBABLE

La causa probable de este accidente, fue el continuar una operación de vuelo con reglas de vuelo visual (VFR) por parte del piloto al mando, en condiciones de instrumentos (IMC), con la presencia de lluvia y visibilidad reducida por niebla.

4.0 RECOMEDACIONES.

Recordar a los propietarios de las aeronaves privadas, la prohibición de transportar pasajeros pagos en aeronaves cuya utilización es de turismo.



HA-1307P

Recordar a los pilotos de aviación general a través de una circular, los procedimientos establecidos en el M.R.A. sobre el cumplimiento estricto de los vuelos VFR y IFR.

A los pilotos de la aviación general, se mantengan entrenados y calificados de acuerdo a las disposiciones establecidas en el M.R.A.

Vo. Bo.

CAPITAN RODRIGO CABRERA CONSTAIN.
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.

DOCTOR ERNESTO HUERTAS ESCALLON
Director Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil