



GSAN-4.5-8-05

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

GRUPO INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

INFORME ACCIDENTE DE AVIACION

INTRODUCCIÓN

TITULO

MATRICULA:	HK-1685 I
MARCA:	PIPER
MODELO:	PA-28-140
PROPIETARIO:	AEROCENTRO DE COLOMBIA LTDA.
EXPLOTADOR:	AEROCENTRO DE COLOMBIA LTDA.
LUGAR DEL ACCIDENTE:	AEROPUERTO GUAYMARAL CUNDINAMARCA
FECHA DEL ACCIDENTE:	22 NOVIEMBRE 2006
HORA DEL ACCIDENTE:	12:18 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.



GSAN-4.5-8-05

SINOPSIS

El día 22 de Noviembre de 2006 la aeronave de matricula HK 1685-1 perteneciente a la Escuela de Aviación AEROCENTRO DE COLOMBIA Ltda., fue programada con un piloto alumno para efectuar un vuelo de entrenamiento para pilotos alumnos solos en las áreas de entrenamiento asignadas al Aeropuerto de Guaymaral-Cundinamarca; después de efectuar el trabajo de área consistente en la ejecución de maniobras de perdidas con y sin motor y vuelo lento, el piloto alumno solicitó efectuar trabajo de pista siendo autorizado para dicho entrenamiento bajo técnica de tráfico corridos. Durante la aproximación a la pista 11 en la fase del rompimiento para el aterrizaje, el piloto alumno perdió el control de la maniobra produciéndose un contacto fuerte con la pista, reaccionando con un intento fallido de ida al aire mediante la aplicación de potencia, sin lograr recobrar el control; seguidamente subió los flaps (Procedimiento erróneo y no documentado en ninguna técnica de vuelo durante la ejecución de la maniobra de ida al aire) para inmediatamente precipitarse a tierra, perder el control, salirse de la pista y producirse el accidente. Esta reacción de la aeronave está totalmente de acuerdo con los efectos aerodinámicos que se producen al intentar efectuar una maniobra bajo estas condiciones con velocidades muy cercanas a la velocidad de pérdida, y baja altura en donde no se da el tiempo necesario para lograr la aceleración de la aeronave y el ascenso mínimo para cambiar su configuración.

La aeronave quedó al margen derecho de la pista capoteándose a la altura de las calles de rodaje Delta y Eco en la zona de seguridad 20 metros fuera de la franja de pista.

La aeronave sufrió daños estructurales en el fuselaje, en la raíz del plano izquierdo, estabilizador vertical y timón de dirección, doblamiento de la viga principal del plano izquierdo, desprendimiento del tren de nariz con los correspondientes daños en la pared de fuego y bancada del motor, parada súbita del mismo y doblamiento de las palas de la hélice entre otros.



GSAN-4.5-8-05

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1 ANTECEDENTES DEL VUELO

El día 22 de Noviembre de 2006 la aeronave de matricula HK 1685-I perteneciente a la Escuela de Aviación AEROCENTRO DE COLOMBIA Ltda., fue programada con un piloto alumno para efectuar un vuelo de entrenamiento para pilotos alumnos solos en las áreas de entrenamiento asignadas al Aeropuerto de Guaymaral-Cundinamarca; después de efectuar el trabajo de área consistente en la ejecución de maniobras de pérdidas con y sin motor y vuelo lento, el piloto alumno solicitó efectuar trabajo de pista siendo autorizado para dicho entrenamiento bajo técnica de tráfico corridos.

Durante la aproximación a la pista 11 en la fase del rompimiento para el aterrizaje, el piloto alumno perdió el control de la maniobra produciéndose un contacto fuerte con la pista, reaccionando con un intento fallido de ida al aire mediante la aplicación de potencia, sin lograr recobrar el control saliéndose por el margen derecho de la misma y finalmente capoteándose a la altura de las calles de rodaje Delta y Eco en la zona de seguridad 20 metros fuera de la franja de pista, produciéndose el accidente.

El piloto alumno abandonó ileso la aeronave con ayuda de personal voluntario. No se presentó incendio post-accidente. El accidente ocurrió con luz diurna.

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

Tripulación compuesta por un piloto alumno de nacionalidad Colombiana.



GSAN-4.5-8-05

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE



Estado final de la aeronave

La aeronave sufrió daños estructurales en el fuselaje, en la raíz del plano izquierdo, estabilizador vertical y timón de dirección, doblamiento de la viga principal del plano izquierdo, desprendimiento del tren de nariz con los correspondientes daños en la pared de fuego y bancada del motor, parada súbita del mismo y doblamiento de las palas de la hélice, daño en la piel y soportes internos del techo de cabina y párales, rompimiento del plexiglás frontal, doblamiento en las cubiertas superiores e inferiores del motor entre los principales daños.



GSAN-4.5-8-05



Vista lateral de la posición final de la aeronave

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron

1.5 INFORMACIÓN PERSONAL

NOMBRE:	JUAN FERNANDO
APELLIDOS:	AREVALO ORTIZ
NACIONALIDAD:	COLOMBIANA
EDAD:	20 AÑOS
LICENCIA No.:	APA 12088
CERTIFICADO MEDICO:	1136879218
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	ALUMNO DE AVIACIÓN
ÚLTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	13 DE OCTUBRE DE 2006
TOTAL HORAS DE VUELO:	38:24 HORAS
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	38:24 HORAS
HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS:	38:24 HORAS



GSAN-4.5-8-05

HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS: 20:18 HORAS
 HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS: 03:38 HORAS

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

MARCA: PIPER
 MODELO: PA-28-140
 SERIE No.: 28-7525180
 MATRICULA: HK-1685 I
 FECHA DE FABRICACION: 1975
 CERTIFICADO MATRICULA: SIN NÚMERO
 CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: 001198
 FECHA ÚLTIMA INSPECCION Y TIPO: 25-AGO-2006 ANUAL
 FECHA ÚLTIMO SERVICIO: 16-DIC-2006 (50 HORAS)
 TOTAL HORAS DE VUELO: 33.503:10 HORAS
 TOTAL HORAS DURG: 987:42 HORAS

MOTOR

MARCA: LYCOMING
 MODELO: O-320-D3G
 SERIE MOTOR: L-15279-39 A
 TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR: 7.675:10 HORAS
 TOTAL HORAS DURG MOTOR: 1.623:55 HORAS
 ULTIMO SERVICIO MOTOR: 16-DIC-2006 INSP. 50 HRS.



GSAN-4.5-8-05

HÉLICE

MARCA:	SESENICH
MODELO:	74DM6-0-58
SERIE No.:	A-61167
TOTAL HORAS:	371:42 HORAS
TOTAL HORAS DURG:	T.S.N

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**METAR**

SKGY 221700Z 17005KT 9000 SCT025 SCT150 18/13 A3034

SKGY 221800Z 02005KT 9000 BKN027 19/11 A3030

Durante la ejecución de la maniobra de aterrizaje el viento se encontraba cruzado de los 180° con una intensidad de 10 nudos; las condiciones de visibilidad eran aptas para la ejecución de tráfico visual en el aeródromo.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

No tuvieron incidencia en el accidente

1.9 COMUNICACIONES

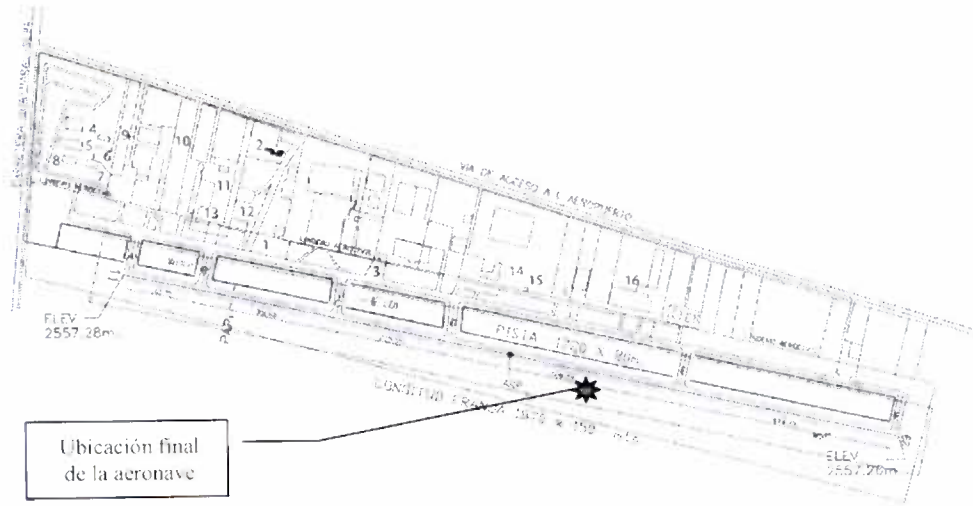
No tuvieron influencia en el accidente, el piloto alumno efectuó los llamados correspondientes en las frecuencias de control establecidas en el Manual de Normas, Rutas y Procedimientos ATS, para el aeropuerto de Guaymaral.

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

El aeropuerto Flaminio S. Camacho de Guaymaral (Chia) está ubicado en las coordenadas WGS-84: ARP N 04° 48'45.26'' W 74° 03'54.20'', cuenta con una pista de superficie de concreto de 1.720 mts de longitud, 20 mts de ancho y una elevación de 8.390' pies (2.557.28 Mts) referidas al umbral de pista 11, con condiciones aptas y suficientes para la operación segura de este tipo de aeronaves.



GSAN-4.5-8-05



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

Una vez terminó su trabajo en el área, regresó al aeropuerto para continuar el vuelo de entrenamiento mediante la realización de aterrizajes corridos, siendo autorizado con viento cruzado de los 180° con 10 nudos de intensidad. Durante la aproximación con dos set de flaps en final corta y justo antes del rompimiento, el piloto alumno experimentó un desplome súbito de la aeronave produciéndose el contacto fuerte con la pista y la pérdida del control. Esta situación ocasionó que reaccionara aplicando la totalidad de la potencia logrando llevar a vuelo el avión; seguidamente, el piloto alumno tomó la decisión de subir los flaps, lo que de inmediato produjo el desplome de la aeronave, la pérdida de control y por ende en accidente. El piloto alumno perdió el control y se produjo la salida de la pista con sus respectivos daños finalizando en la fractura del tren de nariz y el capoteo de la aeronave en la zona de seguridad a 20 metros del margen derecho de la pista deteniéndose entre la calle de rodaje Delta y Eco. La aeronave y sus restos quedaron concentrados en un mismo punto.

1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLOGICA