

REPUBLICA 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

“FASCA LTDA”

FUMIGACIONES AEREAS DEL CASANARE

MATRICULA HK-1880-E

PIPER PA-36-300

PISTA FASCA AGUAZUL – DEPTO. DEL CASANARE

23 DE MARZO DE 1995



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

INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN

MATRICULA: HK1880-E

MARCA: PIPER

MODELO: PA-36-300

SERIE: 36-7760051

PROPIETARIO: FASCA LTDA

EXPLOTADOR: EL MISMO

LUGAR DEL ACCIDENTE: PISTA BASE PRINCIPAL DE FASCA
AGUAZUL CASANARE

FECHA DEL ACCIDENTE: 25- MARZO -1995

HORA DEL ACCIDENTE: 08:00 H.L.



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1. RESEÑA DEL VUELO.

El día 25 de mayo de 1995, el capitán OTONIEL GUZMAN CALDERÓN, al mando del HK-1880-E, despegó de la pista 22 de la base principal de la empresa FASCA LTDA, en Aguazul- Casanare a las 06:10 H.L., para efectuar labores de fumigación en el área de Cusiana base auxiliar de la misma empresa.

Una vez efectuada la labor de fumigación el piloto regresó a la base principal con una persona abordo, para aprovisionar 50 gls de combustible.

Durante la maniobra de aproximación final la aeronave hizo contacto con el terreno antes de la pista recorriendo aproximadamente 14 metros antes de salir a vuelo nuevamente, al efectuar esta maniobra impacto un árbol que se encontraba a la derecha de la trayectoria produciéndose el accidente.

1.2 LESIONES A PERSONAS

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

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Como consecuencia del accidente, la aeronave sufrió los siguientes daños: Hélice doblada, soportes del motor rotos, tanque roto, plano izquierdo desprendido, golpes en plano derecho y daños generales estructurales.

1.4 OTROS DAÑOS:

No aplicable.

1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

PILOTO

NOMBRE: OTONIEL



APELLIDOS: GUZMAN CALDERÓN

EDAD: 39 AÑOS

NACIONALIDAD: COLOMBIANO

LICENCIA: PC-3775

CERTIFICADO MEDICO: 19282369 Vence 14 de mayo 1995

EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO: Desconocido

HORAS DE VUELO EN EL EQUIPO: Desconocido

ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO: 14- de mayo de 1995

TOTAL HORAS EN EL EQUIPO: Desconocido

ULTIMOS 90 DIAS. 11:48 Horas

ULTIMOS 30 DIAS: 11:48 Horas

ULTIMOS 3 DIAS: 05:48 horas

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA: PIPER

MODELO: PA-36-300

SERIE No: 36-7760051

MATRICULA HK-1880-E

CERTIFICADO DE MATRICULA: 3030 24-Septiembre de 1993

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: 1119 Indefinido



**FECHA ULTIMA
INSPECCIÓN:** 21 de octubre de 1994

**FECHA TIPO
ULTIMO SERVICIO** 22 de marzo- de 1995

**TOTAL HORAS
DE VUELO** 6674:48
TOTAL HORAS DURG: 355:48

MOTOR

MARCA: LYCOMING

MODELO: 10-540-K1G5

SERIE: L-21242-48A

**FECHA Y TIPO
ULTIMO SERVICIO:** 22- marzo de 1995

**TOTAL HORAS
DE VUELO :** 2821:48

TOTAL HORAS DURG: 51:48

HELICE

MARCA: HARZELL

MODELO: HC-02YK-1BF

SERIE MOTOR : CH-1985

**TOTAL HORAS
DE VUELO** Desconocidas

TOTAL HORAS DURG: 92:48

**FECHA Y TIPO
ULTIMO SERVICIO:** 22 de marzo de 1995



1-7 INFORMACION METEOROLÓGICA

En el sitio del accidente no hay estación meteorológica mediante la cual se hubiesen emitido reportes de la condición de tiempo, pero según testigos el estado del mismo era bueno con visibilidad ilimitada y viento en calma.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No aplicable.

1.9 COMUNICACIONES

El vuelo de prueba se realizó para comprobación del equipo de radio, después de la falla inicial de comunicaciones con la Torre de Montería.

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

La pista donde ocurrió el accidente tiene las siguientes características:

NOMBRE:	FASCA BASE PRINCIPAL
UBICACIÓN:	AGUAZUL CASANARE
PROPIETARIO:	FASCA LTDA
COORDENADAS:	05° 041' 08" N 72° 031' 02" W
LONGITUD:	750 METROS
ANCHO:	15 METROS
PBMO:	2000 Libras
ELEVACIÓN:	869 Pies

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.



1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

El avión hizo contacto con el terreno con el tren de aterrizaje, 2 metros antes de la pista y rodó sobre la misma a una distancia de 14 metros aproximadamente, sitio en el cual el piloto aplicó potencia para despegar de nuevo recorriendo aproximadamente 40 metros más en vuelo, finalmente impactando un árbol al margen derecho de la pista 22.

La aeronave perdió el plano izquierdo e impactó contra unos árboles invirtiéndose para caer finalmente en esta posición a unos 90 metros de la cabecera 04 y con rumbo de 140°.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA

No se encontró evidencia de factores psico- físicos que afectaran al piloto para su desempeño. Su certificado médico estaba vigente, la noche anterior durmió en las instalaciones de la empresa FASCA LTDA, tendiendo un descanso adecuado.

La causa de su muerte fue contusión pulmonar masiva y politraumatismo severo. No se efectuó estudio de factores humanos ni perfil de este piloto en la investigación inicial.

1.14 INCENDIO:

No se presentó incendio.

1.15 SUPERVIVENCIA:

El pasajero fue trasladado al Hospital de El Yopal, y posteriormente a Bogotá, en donde se recuperó finalmente, el espacio ocupacional del piloto quedó averiado severamente.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES:

Se solicitó a la empresa un análisis del motor, el cual fue enviado a un taller autorizado, pero no se recibió el concepto final del estado del mismo.

**1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCIÓN**

No se efectuó.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No aplicable.

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES O EFICACES

No aplicable.

2.0 ANÁLISIS

El piloto estaba calificado en el equipo, según fecha del último chequeo en el avión, no hay récord total de horas de vuelo ni de otros equipos volados como piloto, sus horas de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días se encuentran dentro de los límites y no hay evidencia de fatiga de vuelo.

El piloto tenía su certificado médico vigente y sin limitaciones.

No hay récord de estudio de factores humanos ni perfil psicológico del mismo.

En cuanto a la aeronave se evidencia que ésta era mantenida de acuerdo a lo estipulado por el Manual de Reglamentos Aeronáuticos.

Durante la maniobra de aproximación final el avión hizo contacto con el terreno antes de la pista tratando de salir nuevamente a vuelo.

El avión estaba equipado con registradores de vuelo.

No se presentó incendio en este accidente, el piloto efectuó un circuito corto con tramo básico de viraje cerrado. Contactando con el terreno 2 metros antes del borde de la pista para luego aplicar procedimiento de (touch and go), o de despegue nuevamente desde la posición de contacto inicial torciéndose hacia la derecha para colisionar con un obstáculo al margen derecho de la pista produciéndose el accidente

Es de anotar que el piloto llevó una persona en el avión monoplaça, lo cual viola el certificado de Aeronavegabilidad.



3.0 CONCLUSIONES:

- ❖ El piloto estaba calificado en el equipo
- ❖ No hay récord de horas totales de vuelo.
- ❖ No hay récord de otros equipos volados
- ❖ Las horas de vuelo de los últimos 90- 30 y 3 días estaban dentro de los límites existentes..
- ❖ No hay presencia de fatiga de vuelo.
- ❖ El piloto tenía certificado médico vigente
- ❖ No hay récord de estudio de factores humanos ni de perfil psicológico
- ❖ El piloto llevó un apersona a bordo violando los Reglamentos y capacidad de la aeronave
- ❖ No se encontraron récords de pendientes de mantenimiento en el avión.
- ❖ La condición meteorológica no fue factor contribuyente al accidente
- ❖ Las ayudas para la navegación, comunicaciones no fueron factor contribuyente al accidente.
- ❖ El aeródromo presentaba obstáculos laterales contra uno de los cuales colisionó la aeronave.
- ❖ No se presento incendio.
- ❖ El piloto decidió efectuar maniobra de (touch and go) torciéndose a la derecha colisionando con un obstáculo.

CAUSA PROBABLE:

La decisión del capitán de efectuar u touch ando go, en un sitio donde no tenía maniobrabilidad para efectuar dicha operación sin contar con el espacio suficiente y distancia para ejecutar la maniobra torciéndose hacia la derecha de la trayectoria colisionando con un obstáculo al margen derecho de la pista.

FACTOR CONTRIBUYENTE

Obstáculos en área de maniobra de la pista.

**4.0 RECOMENDACIONES:**

A LA EMPRESA FASCA Ltda.

Mantener la pista dentro de las especificaciones requeridas y libres de obstáculos en el área de maniobras.

Operar las aeronaves dentro de las especificaciones de operación. Según el Certificado de Aeronavegabilidad, no debe haber mas personas de las que indica este Certificado.

A LA AERONÁUTICA CIVIL

La supervisión efectiva, a los aeródromos de las empresas de Fumigación en lo referente al mantenimiento y obstáculos en las áreas de maniobras.

Vo. Bo.


Capitán **RODRIGO CABRERA CONSTAIN**
Secretario Técnico Consejo de Seguridad


Doctor **ERNESTO HUERTAS ESCALLÓN**
Director Unidad Administrativa Aeronáutica Civil