

REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISION NORMAS DE VUELO

INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

INFORME FINAL DE ACCIDENTE

“SAMA LTDA”

HK-1968-E

CESSNA A-188B

CERETE - CÓRDOBA

31 DE DICIEMBRE DE 1998



**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-1968-E

MARCA: CESSNA

SERIE No: A-188B

MODELO: C-18802787-T

PROPIETARIO: SAMA LTDA"

EXPLOTADOR: EL MISMO

LUGAR DEL ACCIDENTE: CERETE - CORDOBA

FECHA DEL ACCIDENTE: 12-31-1998

HORA DEL ACCIDENTE: 09:25 H.L.



1.0 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 31 de Diciembre de 1998 a las 09:25 H.L. el piloto WILLIAM PÉREZ SALCEDO, al mando del avión marca Cessna A-188 con matricula HK-1968-E, se encontraba en labores de esparcion sobre un lote en la zona la “Zorra” municipio de Cereté- Córdoba.

Al efectuar el tercer recorrido sobre este lote el tren de aterrizaje del avión se enredo con unas cuerdas de alta tensión que se encontraban paralelas al terreno, haciendo que la aeronave tuviera una desaceleración inmediata, se invirtiera e impactara el terreno, produciéndose así el accidente.

El evento ocurrió con luz solar.

1.2 LESIONES A PERSONAS

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

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave sufrió diferentes daños en la bancada del motor, así como daños estructurales en los planos, tren de aterrizaje y hélice.



PLANO IZQUIERDO Y CABLES DE LA ENERGÍA



CABLES DE ENERGÍA EN EL PLANO IZQUIERDO

1.4 OTROS DAÑOS

Daños en las cuerdas y postes del fluido eléctrico de alta tensión.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

PILOTO

NOMBRE:	WILLIAM
APELLIDOS:	PÉREZ SALCEDO
EDAD:	43 AÑOS
NACIONALIDAD:	COLOMBIANA
LICENCIA:	PC-2767



**CERTIFICADO
MEDICO:**

NO. 14689 VIGENTE HASTA
JUNIO-11-1999.

**EQUIPOS VOLADOS
COMO PILOTO:**

CESSNA A-188B

**TOTAL HORAS DE
VUELO:**

4.032:00

**ULTIMO CHEQUEO
EN EL EQUIPO:**

DIC 03 1998

**TOTAL HORAS
EN EL EQUIPO:**

3.812:00

ÚLTIMOS 90 DÍAS:

167 Horas

ÚLTIMOS 30 DIAS:

03:20 Horas

ÚLTIMOS 3 DIAS:

02:20 Horas

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

MARCA:

CESSNA

MODELO:

A-188B

SERIE No:

18802787-t

MATRICULA:

HK-1968-E

**FECHA DE
FABRICACIÓN:**

1977

**CERTIFICADO DE
MATRICULA:**

Expedido 08-08-80.

**CERTIFICADO DE
AERONAVEGABILIDAD:**

000468 EXP. 09-10-1997

**FECHA ULTIMA
INSPECCIÓN Y TIPO:**

Junio 30 1998 Inspección
anual



FECHA ULTIMO SERVICIO: Junio 27 1998 servicio de 100 horas.

TOTAL HORAS DE VUELO: 2599:20

TOTAL HORAS DURG: 432:20B

MOTOR

MARCA: CONTINENTAL

MODELO: IO-520-D

SERIE No.: 566608

TOTAL HORAS DE VUELO: 1432:20

TOTAL HORAS DURG: 432:20

ULTIMO SERVICIO MOTOR: Junio 28 1994 reparación general.

HÉLICE

MARCA: MC. CAULEY

MODELO: D3A32C-90-N

SERIE No.: 770528

FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO: Julio 01 1998 reparación general.

TOTAL HORAS VUELO: 920:20

TOTAL HORAS DURG: 20:20

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Según testigos que se encontraban en el sitio, en el momento del accidente, las condiciones meteorológicas eran normales para la operación que se estaba efectuando.



1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No aplicable.

1.9 COMUNICACIONES

No aplicable.

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

No aplicable.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave, golpeó con el tren de aterrizaje unas cuerdas de alta tensión, rompiéndolas de inmediato; esta condición condujo a una desaceleración del avión y a su desestabilización, causando un impacto contra el terreno preferencialmente con nariz abajo para luego terminar invertida sobre el terreno.

No hubo desprendimiento de superficies durante la colisión con las cuerdas.

1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLÓGICA

El piloto tenía su certificado medico vigente y no hay récord de condiciones Psico-físicas que lo hubiesen afectado durante sus actividades de vuelo.

No se efectuaron exámenes toxicológicos al piloto de la aeronave.

1.14 INCENDIO

No se presento incendio.



1.15 SUPERVIVENCIA

El accidente tuvo capacidad de supervivencia.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No se efectuaron.

1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

No se efectuaron.

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

No aplicable.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES O EFICACES

No se efectuaron.

2.0 ANÁLISIS

El piloto tenía su certificado médico vigente y no tenía ninguna restricción psicofísica que le impidiera sus actividades normales de vuelo, su chequeo de vuelo se encontraba al día y sus horas de vuelo y de descanso se encontraban dentro de las normas establecidas por la autoridad aeronáutica.

La aeronave estaba siendo mantenida por la empresa y cumplía con los requisitos de aeronavegabilidad. El factor meteorológico no influyó en el accidente como tampoco las ayudas para la navegación, comunicaciones y de aeródromo.

El piloto colisionó con el tren de aterrizaje contra unas cuerdas de alta tensión que se encontraban paralelas al lote donde estaba esparciendo el producto químico, de esta manera se perdió el control total del avión produciéndose el accidente.

No se presento incendio.

El accidente tuvo capacidad de supervivencia.



3.0 CONCLUSIONES

- ❖ El piloto tenía su certificado médico vigente.
- ❖ El piloto tenía vigente el chequeo de vuelo en el equipo.
- ❖ El piloto tenía sus horas de descanso de acuerdo a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica.
- ❖ Las horas de vuelo de los últimos 90, 30 y 3 días estaban dentro de lo establecido por la Autoridad Aeronáutica.
- ❖ Al piloto no se le efectuaron exámenes toxicológicos.
- ❖ La aeronave cumplía con los requisitos. Establecidos por la Autoridad Aeronáutica.
- ❖ El factor meteorológico no influyó en el accidente, como tampoco las ayudas a la navegación, comunicaciones y aeródromo.
- ❖ El piloto colisionó contra unas cuerdas de alta tensión con el tren de aterrizaje, perdiendo el control del avión.
- ❖ No se presentó incendio.
- ❖ El accidente tuvo capacidad de supervivencia.

CAUSA PROBABLE

Colisión con el tren de aterrizaje contra las cuerdas de alta tensión, que causó la pérdida de control de la aeronave.



4.0 RECOMENDACIONES

A LA EMPRESA SAMA Ltda.:

A los pilotos de la compañía efectuar como norma un reconocimiento del terreno antes de iniciar labores de fumigación, que les permita ubicar los obstáculos presentes en el terreno, con el fin de evitar colisiones con los mismos, previniendo así accidentes similares.

Vo. Bo.

Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico Consejo de Seguridad

Doctor JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
Director General U.A.E.A.C.