

C 145.

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 DE AVIACION

**“TAME LTDA”**

**TRANSPORTES AEREOS DEL META LTDA**

**MATRICULA HK-2078**

**PIPER PA-28-181**

SAN JOSE DEL GUAVIARE – DEPTO. GUAVIARE

03 DE JUNIO DE 1995



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

**INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACION**

**MATRICULA:** HK-2078

**MARCA:** PIPER

**MODELO:** PA-28-181

**PROPIETARIO:** TAME LTDA

**EXPLOTADOR:** TAME LTDA

**LUGAR DEL ACCIDENTE:** SAN JOSE DEL GUAVIARE

**FECHA DEL ACCIDENTE:** 03 DE JUNIO DE 1995

**HORA DEL ACCIDENTE:** 18:20 H.L.



## 1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 03 de junio de 1995 la aeronave con matricula HK-2078 de la Empresa TAME LTDA, al mando del señor HERMES ISIDRO PEREZ despegó de la pista del Municipio de Puerto Alvira (Meta) a las 17:45 H.L. con destino San José del Guaviare. Como pasajeros llevaban dos miembros de la Policía Nacional, el agente JAIRO CARRANZA RAMIREZ y el Subteniente JAIRO ROJAS HERNANDEZ.

El vuelo transcurrió normal, la aeronave aterrizo por la cabecera 19 del Aeropuerto de San José del Guaviare, recorrió 400 metros golpeando un semoviente que se encontraba en la pista con el plano derecho ocasionando que la aeronave se capoteara quedando en la margen derecha de la pista sobre la zona de seguridad a 500 metros de la cabecera 19.

La aeronave no realizó comunicación con la Torre de Control del Aeropuerto de San José del Guaviare. El vuelo y aterrizaje se realizó mediante comunicación con el piloto de la aeronave perteneciente a la Policía Nacional identificada con matricula PCN 201.

El accidente se configuró a las 18:20 H.L. con el crepúsculo nocturno. El piloto y los dos pasajeros salieron ilesos y por sus propios medios.

### 1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulantes	Pasajeros
Mortales	--	--
Graves	--	--
Leves/ilesos	1	2

### 1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Palas dobladas de las hélices.  
 Capot inferior y superior rotos.  
 Flexiglas frontal roto.  
 Plano izquierdo desprendido con la punta rota.  
 Deformado conjunto de frenos y disco izquierdo.



Alerón y flap izquierdo abollados.  
 Viga central partida y deformado el plano derecho.  
 Alerón derecho deformado.  
 Punta rota del timón de dirección y estabilizador vertical.  
 Rota luz anticollision.  
 Flexiglas lateral derecho roto.  
 Abollada puerta del compartimento de carga.

#### 1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.

#### 1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE:	HERMES ISIDRO PEREZ MACANA
NACIONALIDAD:	Colombiano
EDAD:	24 años
LICENCIA MEDICA:	No. 9656720 Vigencia 11-09-95
LICENCIA No.:	PC-6298
ULTIMO CHEQUEO DE VUELO EN EL EQUIPO:	05-29-95
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	Cessna 150 y Piper PA-28-181
TOTAL HORAS DE VUELO:	219:10
HORAS DE VUELO EN EL EQUIPO ACCIDENTADO:	12:10
HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS:	12:10
HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS:	01:45
HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS:	01:45

**1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE**

MARCA:	PIPER
MODELO:	PA-28-181
SERIE No. :	28-7890465
MATRICULA:	HK-2078
FECHA DE FABRICACION:	JUNIO DE 1978
CERTIFICADO DE MATRICULA:	No. 005105 03-29-94
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	No.00550 INDEFINIDO
FECHA ULTIMA INSPECCION:	04-25-95
TOTAL HORAS DE VUELO:	3.260:01
TOTAL HORAS DURG:	143:41
<b>MOTOR</b>	
MARCA:	LYCOMING
MODELO:	O-360-A4M
SERIE MOTOR:	L-240930-36A
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	3.260:01
TOTAL HORAS DURG:	143:41
FECHA Y ULTIMO SERVICIO:	04-20-95 100 HORAS.
<b>HELICE</b>	
MARCA:	SENSENICH
MODELO:	76BM8S5-062
SERIE:	21432-K



TOTAL HORAS DE VUELO: 1.260:06  
TOTAL HORAS DURG: 143:41  
FECHA Y ULTIMO SERVICIO: 04-20-95, 100 HORAS

### ANTECEDENTES

El mantenimiento lo realizaba el Taller REDELLANO de Villavicencio con personal licenciado.

La aeronave a sufrido cinco accidentes con reparaciones estructurales en las siguientes fechas:

Hato Corozal (Casanare) 08-05-79  
Nunchia (Casanare) 03-05-81  
Paz de Ariporo 12-11-86  
Puerto Lleras (Meta) 07-31-87  
San José del Guaviare 06-03-95

### 1.7 INFORMACION METEOROLOGICA

No se solicitaron.

### 1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

La Torre de Control del Aeropuerto de San José de Guaviare cuenta con ADF y VOR, que operaban normalmente en el momento del accidente.

### 1.9 COMUNICACIONES

La aeronave no tuvo comunicación con la Torre de Control, de acuerdo al informe del controlador no tuvo contacto en ninguna frecuencia con la aeronave.

### 1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO

El piso es de asfalto, con una longitud de 1400 metros con una orientación 19-01. Cuenta con una torre de control y servicios de información meteorológica.



### **1.11 REGISTRADORES DE VUELO**

No aplicable.

### **1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO**

La aeronave quedó a 500 metros de la cabecera 19, sobre la zona de seguridad en la margen derecha. En el momento del impacto con el semoviente el plano derecho se rompió (Viga central) en la unión con el fuselaje.

### **1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA**

No se efectuaron.

### **1.14 INCENDIO**

No se presento.

### **1.15 SUPERVIVENCIA**

Este accidente tuvo capacidad de supervivencia razón por la cual el piloto y los dos pasajeros salieron por sus propios medios e ilesos.

### **1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES**

No se efectuaron.

### **1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION**

No aplicable.

### **1.18 INFORMACION ADICIONAL**

El piloto HERMES ISIDRO PEREZ, fue obligado por el capitán CARDENAS, Comandante de la Séptima Compañía de Antinarcóticos de la Policía Nacional a efectuar el vuelo amenazado y escoltado por personal armado, haciendo caso



omiso a las observaciones del piloto referente a que la aeronave no estaba equipada para vuelo nocturno, el mal tiempo en la zona y la falta de experiencia en esta clase de vuelo.

El piloto de la aeronave de la policía, matrícula PCN 201, quien se había adelantado para coordinaba el aterrizaje del avión HK-2078, hizo estacionar un vehículo en la cabecera 01 con las luces encendidas como ayuda para el aterrizaje, emitiendo instrucciones al piloto del HK-2078 que la pista estaba apta para el aterrizaje.

### **1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION EFICACES**

No se efectuaron.

### **2.0 ANALISIS**

El piloto tenía poca experiencia en el equipo PA-28 (12:10 Horas), el último chequeo de vuelo en el equipo fue el día 29 de mayo de 1995, cuatro días antes del accidente.

El capitán CARDENAS de la Policía Nacional, hizo caso omiso de las observaciones del piloto de la aeronave matrícula HK-2078, referente a las condiciones de la aeronave y experiencia para realizar vuelos nocturnos, presionando al piloto para realizar el vuelo.

La aeronave HK-2078, no tuvo comunicación con la Torre de Control del Aeropuerto de San José del Guaviare; se limitó a mantener comunicación con la aeronave matrícula PNC-201, la cual estaba en el Aeropuerto de Puerto Alvirá y se había desplazado al Aeropuerto de San José del Guaviare a esperar y coordinar el vuelo del HK-2078.

La aeronave HK-2078 aterrizó a las 18:20 H.L., por la cabecera 19, se había desplazado 400 metros cuando golpeó con el plano derecho un semoviente (vaca) recorriendo 100 metros más para reposar en la zona de seguridad, con daños estructurales.

Por el mal estado de la malla de seguridad del Aeropuerto de San José del Guaviare, que permite el tránsito de peatones, animales y vehículos lo hace peligroso para la operación de aviación.



### 3.0 CONCLUSIONES

- El piloto poseía licencia de piloto privado y el certificado medico vigente.
- El piloto no contaba con la experiencia en el equipo para realizar operaciones nocturnas.
- El piloto no tuvo comunicación con la torre de Control del Aeropuerto de San José del Guaviare.
- El controlador no fue notificado del trafico de la aeronave HK-2078.
- La aeronave tenía asignado el certificado de aeronavegabilidad indefinido.
- La aeronave no estaba autorizada, ni contaba con el equipo necesario para realizar vuelos nocturnos.
- La autoridad policial presionó al piloto para realizar el vuelo nocturno.
- La comunicación la sostuvo el piloto, con la aeronave matricula PNC-210, la que estaba coordinando la operación aérea
- La pista del aeródromo de San José del Guaviare, no esta autorizada para operaciones nocturnas.

### CAUSA PROBABLE

La causa de este accidente fue el obstáculo (semoviente), que se encontraba en la pista no propio de un Aeropuerto.

### FACTORES CONTRIBUYENTES

La falta de criterio del piloto en efectuar un vuelo nocturno no estando autorizado para ello.

La presión que ejerció la Policía Nacional hacia el piloto para efectuar el vuelo bajo amenazas.



#### 4.0 RECOMENDACIONES

##### A LA AERONAUTICA CIVIL

Enviar a las autoridades policiales y militares, circulares sobre la operación aeronáutica para que no se cometan atropellos contra los pilotos, obligándolos como en este caso a efectuar vuelos para los cuales no están autorizados ni capacitados, pudiendo haber ocasionado un accidente de mayor envergadura y consecuencias fatales.

Reparar la malla de seguridad de la pista en el Aeropuerto San José del Guaviare, para evitar el paso de personal no autorizado, animales y vehículos por la pista; evitando así accidentes similares a este.

Vo Bo

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

**DR. ERNESTO HUERTAS ESCALLON.**  
Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil.