

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

IRENE LEONOR CLAMOTE LAGNOO

MATRICULA HK-3290-P

ROCWELL COMMANDER

OBANDO - DEPTO. VALLE DEL CAUCA

16 DE FEBRERO 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-3290-P

MARCA: ROCWELL COMMANDER

MODELO: 690C

PROPIETARIO: Irene Leonor Clamote Lagnoo

EXPLOTADOR: El mismo

LUGAR DEL ACCIDENTE: Hacienda La Gran Colombia, 6
Kilómetros aprox. Al SW de
Obando (Valle del Cauca)

FECHA DEL ACCIDENTE: 16 de febrero de 1995

HORA DEL ACCIDENTE: 11:45 H.L.



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 16 de febrero de 1995, la aeronave Comander, matrícula HK-3290-P con el Señor Carlos Rimel Plata Moreno al mando y abordo los señores Elías Londoño Campo y José Bayén Castro (pilotos), previa presentación del plan de vuelo, despegó del aeropuerto Matecaña de la ciudad de Pereira a las 10:30 HL, con el fin de efectuar un vuelo de entrenamiento al sur oeste del Cartago.

De acuerdo a las versiones y declaraciones suministradas por los señores Luis Alberto Marulanda, y Reynel Muriel, trabajadores de la Hacienda "La Gran Colombia" la aeronave efectuó varios vuelos rasantes, así como maniobras acrobáticas a baja altura. Según los testigos después de éstas maniobras, el avión efectuó un descenso pronunciado estrellándose contra el terreno.

El accidente ocurrió a las 11:45 H.L. con luz solar y en condiciones meteorológicas buenas. Todos los ocupantes del avión perecieron.

1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulantes	Pasajeros	Otros
Mortales	1	2	--
Graves	--	--	--
Leves/Illesos	--	--	--

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Destruída en su totalidad por el impacto contra el terreno y posterior incendio.

1.4 OTROS DAÑOS

Quemadas 20 hectáreas de pasto destinado a la ganadería, árboles y cercas de alambre destruidas.



1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE: CARLOS RYMEL PLATA
MORENO

NACIONALIDAD: Colombiano

EDAD: 31 años

LICENCIA MEDICA: No 16703527 vence 05-28-95.

LICENCIA : APA-7587 / PC-4455

EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO: Cessna 152, Cessna 303, Piper PA-34 y TC-690

TOTAL HORAS DE VUELO: 484:40 registradas hasta 08-22-85

ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO: 10-11-94

TOTAL HORAS EN EL EQUIPO: 03:10 certificadas por Aerocentro.

HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS: Desconocidas.

HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS: Desconocidas.

HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS: Desconocidas.

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA: Rockwell Commander

MODELO: 690C

SERIE No.: 11653

MATRICULA: HK-3290-P



CERTIFICADO DE MATRICULA: Sin numero, expedido 10-10-98
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: No.01163 indefinido
FECHA ULTIMA INSPECCION: 01-31-95
TOTAL HORAS DE VUELO: 3.093:30 (Hasta 02-02-95)
TOTAL HORAS DURG: 02:45 (Hasta 02-02-95)
ULTIMO SERVICIO Y FECHA: A la aeronave se le efectuó servicio de 100:00 horas y se le cumplieron los requisitos especiales exigidos en inspección de 200 horas, 400 horas y 500 horas; requisitos calendario de 12 meses y 5 años por inactividad de vuelo. (30 de enero de 1995); además se le efectuó un vuelo de prueba con duración de 02:40 horas, el día 09 de febrero de 1995, con resultados satisfactorios. El mantenimiento se cumplió por el Hangar Uno de Colombia, de acuerdo al programa de mantenimiento del fabricante y exigencias de la U.A.E.A.C. por personal calificado y debidamente licenciado. El último peso y balance se le efectuó con equipo y personal de la CIAC el día 18 de enero de 1995.

MOTORES

MARCA: Garret
MODELO: TPE-331-5-254K
SERIE MOTOR No 1: P-40255
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR No 1: 3.093:30 (Hasta 02-09-95)



SERIE MOTOR NO 2: P-40257

TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR No 2: 3.093:30 (Hasta 02-09-95)

TOTAL HORAS DURG No. 1 y 2: 02:45 (Hasta 02-09-95)

ULTIMO SERVICIO Y FECHA
MOTORES No.1 y 2: 100 horas, 01-30-95.

HELICE No. 1

Marca: Dowty Rotol

Modelo: (C) R306/3-82-F7

Serie No.: DRI/DRG/564/80

Fecha y tipo último
Servicio: Overhaul 12-12-94

Total horas de vuelo: 3.093:30 (hasta 02-09-95)

Total horas DURG: 02:45 (hasta 02-09-95)

HELICE No. 2

Marca: Dowty Rotol

Modelo: (C) R306/3-82-F7

Serie No.: DRI/DRG/562/80

Fecha y tipo último
Servicio: Overhaul 12-12-94.
Taller Aero-hélices

Total horas de vuelo: 3.093:30 (hasta 02-09-95)

Total horas DURG: 02:45 (hasta 02-09-95)

El mantenimiento de los motores y hélices se le efectuó en talleres autorizados por la U.A.E.A.C. de acuerdo a lo que ordena el fabricante y las agencias de la U.A.E.A.C.



1.7 INFORMACION METEOROLOGICA

De acuerdo con los metares del 16 de febrero de 1995 entre las 15:00 Z y las 17:00 Z en la zona de Pereira, las condiciones meteorológicas eran favorables para el vuelo que realizaba la aeronave.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

Para el día del accidente la aeronave estaba equipada con los siguientes equipos: Un transponder Collins TIR-90/4960 - 2 DF-60 Collins Series No. 5423 y 4289; 2 VOR Collins VIR-30 Series Nos. 12082 Y 12396, 1 DME - 40/10485; 1 radar meteorológico Bendix RT-1301 Serie No. 1525, los cuales operaban normalmente: el aeropuerto Matecaña contaba con los equipos para ayudas a la navegación aérea, sin reportes técnicos.

1.9 COMUNICACIONES

La aeronave contaba con 2 VHF-20 Collins Series Nos. 11990 Y 11961 1HF KTR 953 King Serie No. 3827 operando normalmente.

Los equipos de comunicación del aeropuerto Matecaña se encontraban operando normalmente y las comunicaciones entre la aeronave y las agencias de tránsito aéreo se desarrollaron en forma normal y sin presentar o reportar alguna anomalía.

1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO

No aplicable.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

De acuerdo a la investigación de campo y a información de testigos, la aeronave impacto contra el terreno en actitud vertical con nariz abajo.



Los componentes principales de aterrizaje y las palas de las hélices de ambos motores fueron las partes que quedaron desprendidas de la aeronave después del impacto contra el terreno, en un radio aproximado de 80 mts. de la estructura de la aeronave.

Después del impacto contra el terreno se presentó una explosión e incendio, consecutivos los cuales destruyeron la aeronave casi en su totalidad.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

El piloto al mando de la aeronave, poseía certificado médico vigente y no se conocieron antecedentes sicofísicos que impidieran al piloto efectuar actividades de vuelo.

De acuerdo al acta de levantamiento del cadáver del señor Carlos Rymel Plata Moreno, elaborado por la fiscal 19 delegada de Cartago Valle, su deceso se produjo por el accidente aéreo e incineración.

1.14 INCENDIO

Como consecuencia del impacto de la aeronave contra el terreno, se presentó un incendio que consumió casi en su totalidad la aeronave.

1.15 SUPERVIVENCIA

Los ocupantes de la aeronave perecieron incinerados en el accidente por el impacto y posterior incendio. No se efectuaron estudios de estructura ni diseño relacionados con la capacidad de choque de la aeronave (Crashworthiness)

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No se realizaron.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION

No aplicable.



1.18 INFORMACION ADICIONAL

No se presento.

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION EFICACES

No se realizaron.

2.0 ANALISIS

No se encontró evidencia de impedimento psicofísico en el piloto, se encontraba calificado en el equipo y su certificado medico se encontraba vigente. Su experiencia en el equipo era mínima (03:10) según certifica AeroCentro.

La aeronave se encontraba cumpliendo con los programas de mantenimiento según directrices de la U.A.E.A.C.

Las condiciones meteorológicas, las ayudas para la navegación, comunicaciones y condición del Aeropuerto eran buenas. No se contó con equipos FDR ni CVR en este accidente.

No se efectuaron análisis de plantas motrices ni de ningún componente del avión. Dada la ausencia de evidencia que hubiera podido suministrar los FDR y CVR no es posible concluir la causa de éste accidente.

Es de anotar que el plan de vuelo presentado fue para efectuar entrenamiento, no teniendo el piloto la licencia del instructor, la calificación ni la experiencia requeridas para tal fin.

Los testigos se refirieron a haber observado una serie de maniobras acrobáticas y después de una de ellas observaron que el avión efectuó un descenso rápido y pronunciado contra el terreno.

3.0 CONCLUSIONES

- El piloto se encontraba calificado en el equipo como piloto mas no como instructor del mismo.
- El plan de vuelo presentado fue para vuelo de instrucción.



- No se presentaron récords de impedimento psicológico ni físico en el piloto, su certificado médico estaba vigente.
- No hay récords de estudio de factores humanos en el piloto.
- La aeronave estaba apropiadamente mantenida y con certificado de aeronavegabilidad vigente.
- El factor meteorológico no tuvo incidencia en el accidente, así como tampoco las ayudas para la navegación, comunicaciones y/o Aeródromo.
- No se contó con información del FDR ni del CVR.

CAUSA PROBABLE

Indeterminada debido a la falta de evidencia que sustente una teoría que conduzca a la causa directa de este accidente.

4.0 RECOMENDACIONES

A la aviación general y privada por intermedio de los propietarios y usuarios de estas aeronaves prohibir las actividades de entrenamiento, cuando el piloto no se encuentra certificado para tales actividades.

A la Aeronáutica Civil por intermedio de sus departamentos de ATC y Control de planes de vuelo verificar para este tipo de aviones a través del plan de vuelo la licencia del piloto determinando la compatibilidad de esta con el propósito del plan presentado en la información contenida del mismo.

Vo Bo

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

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