

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

“COFA S. A.”

FADECO S. A.

MATRICULA HK-3818-E

PEZETEL M-18

MUNICIPIO DE TURBO – DEPTO. DE ANTIOQUIA

23 DE JULIO DE 1999



**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: HK-3818-E

MARCA: PEZETEL

MODELO: M-18

SERIE: IZ-014-08

PROPIETARIO: COFA S.A.

EXPLOTADOR: FADECO S.A.

LUGAR DEL ACCIDENTE FINCA LA FLORIDA -LOTE PETRA
PERLA- MUNICIPIO TURBO
DEPARTAMENTO- ANTIOQUÍA-

FECHA DEL ACCIDENTE: 23 JULIO DE 1999

HORA DEL ACCIDENTE: 11:20.H.L.



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1. RESEÑA DEL VUELO.

La aeronave HK-3818-E despegó, a las 10.15 H.L. del aeródromo Antonio Roldán Betancur, municipio de Carepa, al mando del capitán LUIS EDUARDO ROJAS, con el fin de efectuar trabajos de fumigación en la Finca La Florida, lotes Petra, Perla, con 70 galones de combustible y 1.500 litros de fungicida. En la operación de fumigación, en una pasada la aeronave golpeó unos cables de energía eléctrica, que pasan por uno de los lotes, con la parte superior de la carlinga arrancando la luz anticolisión y la antena de bandereo electrónico, deslizándose por el cable protector del avión, arrancándolo, enredándose a continuación en la punta del estabilizador vertical, doblando y rompiendo el timón de dirección dejando sin control direccional y sin velocidad al avión, que se estrello finalmente contra un cultivo de bananos, deteniéndose a unos 300 metros del lugar del impacto con los cables.

1.2 LESIONES A PERSONAS

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

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Planta motriz separada de la bancada y rotos cilindros, cárter de potencia y accesorios; Hélice separada del eje y palas dobladas del cubo; Bancada doblada y rota. La cabina con golpes fuertes que dañaron instrumentos, rompiendo plexiglas, interruptores y palancas torcidas, equipo de bandereo electrónico (GPS) destruido, silla piloto doblada. Alas dobladas y rotas; Sección central torcida; Equipo de dispersión destruido; Superficies de control rotas. Fuselaje y empenaje doblado, rotas superficies de control, sección tubular del fuselaje torcida y rota; timón de dirección roto.

1.4 OTROS DAÑOS:

Cuerdas de energía eléctrica rotas y daños en plantación de banano.

**1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL****PILOTO**

NOMBRE: LUIS EDUARDO
APELLIDOS: ROJAS GONZÁLEZ
EDAD: 48 AÑOS
NACIONALIDAD: COLOMBIANO
LICENCIA: PC-2023
CERTIFICADO MEDICO: 14266830 Vence Agosto-2-1999
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO: 23-Junio-1999
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO: CESSNA-188-M-18
HORAS DE VUELO: EN EL EQUIPO 1241:20.
HORAS TOTALES DE VUELO: 1.234.07 FADECO.S.A.
ULTIMOS 90 DIAS: 89:35
ULTIMOS 30 DIAS: 35:15
ULTIMOS 3 DIAS: 06:15

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA: PEZETEL
MODELO: M-18-DROMEDARIO
SERIE No: IZ-01408
MATRICULA HK-3818-E



CERTIFICADO DE MATRICULA: 005565
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: 000171
TOTAL HORAS DE VUELO: 2.639:04
TOTAL HORAS DURG: 528:14
FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO: 23-JULIO-1999
MOTOR
MARCA: PEZETEL
MODELO: AW-621
SERIE: K1535578
FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO: 23-JULIO-1999
TOTAL HORAS DE VUELO: 2.925:45
HORAS DURG: 743:00
HELICE
MARCA: PEZETEL
MODELO: AW-2-30
SERIE: H-053320402
FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO: 23-JULIO-1999
HORAS TOTALES: 1862:45
HORAS DURG: 743:00

**1.7 INFORMACION METEOROLÓGICA**

No hay récords oficiales al respecto.

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 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

El avión hizo contacto con las cuerdas de energía eléctrica inicialmente y luego con el terreno, sin dejar huellas preimpacto ni de post-impacto con el terreno indicando esta condición una entrada al campo en actitud de pérdida o stall con baja velocidad hacia adelante. No hubo desprendimiento de superficies en vuelo, los golpes sufridos por la estructura son consistentes con el tipo de entrada al terreno, esto es de contacto con ángulo alto de impacto y de compresión en la estructura.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA

No hay récords de factores psico - físicos antes del vuelo que impidieran las actividades del tripulante. El piloto sufrió heridas de gravedad causadas por el impacto.

**1.14 INCENDIO**

No se presentó.

1.15 SUPERVIVENCIA:

El accidente tuvo capacidad de supervivencia. El espacio ocupacional del piloto guardó parcialmente su integridad estructural permitiendo al piloto sobrevivir al accidente, el piloto fue rescatado por trabajadores locales.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES:

Se efectuó análisis del motor determinándose que éste se encontraba funcionando normalmente en el momento del accidente.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCIÓN

No se efectuó investigación al respecto.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No aplicable.

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES O EFICACES

No utilizadas.

2.0 ANALISIS

El piloto poseía licencia y calificación para el equipo, tenía certificado médico vigente. Las horas voladas en el equipo reflejan una corta experiencia total en el avión.

Sus horas de vuelo se encontraban dentro de límites.

La aeronave cumplía con los servicios de mantenimiento y de aeronavegabilidad.

El factor meteorológico no tuvo incidencia en el accidente, como tampoco las ayudas para la navegación, comunicaciones y aeródromo



El piloto en una de sus pasadas por el terreno golpeó unas cuerdas eléctricas que se enredaron en la estructura de la aeronave haciéndole perder el control del avión al piloto.

El plano derecho en las fotografías del accidente se observa desprendido, pero ni en el croquis, ni en el informe preliminar elaborado por el investigador de campo se determino, la ubicación de este.

3.0 CONCLUSIONES:

- ◆ El piloto poseía licencia para el tipo de avión.
- ◆ Su certificado médico estaba vigente.
- ◆ Tenía poca experiencia en el equipo.
- ◆ Las horas de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días se encontraban dentro de límites.
- ◆ La aeronave cumplía con los servicios de mantenimiento y de aeronavegabilidad.
- ◆ Los factores de meteorología, ayudas a la navegación, comunicaciones y aeródromo no incidieron en el accidente.
- ◆ El piloto golpeo unas cuerdas de electricidad antes del impacto con el terreno.
- ◆ No hubo desprendimiento de superficies en vuelo.

CAUSA PROBABLE:

Falta de observación del piloto al no divisar las cuerdas eléctricas que se enredaron en la estructura del avión haciéndole perder el control del mismo, conduciendo así al accidente.



4.0- RECOMENDACIONES:

A LA EMPRESA FADECO S.A

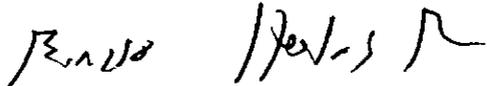
Insistir a los pilotos en la obligación de observar el terreno a ser fumigado antes de empezar labores, por presencia de obstáculos en el mismo.

A LA AERONÁUTICA CIVIL

Ejercer un mayor control sobre las empresas de fumigación.

Vo. Bo.


Capitán RODRIGO CABERERA CONSTAIN
Secretario Técnico del Consejo de Seguridad


Doctor ERNESTO HUERTAS ESCALLON
Director Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil