



INFORME FINAL DE ACCIDENTE DE AVIACION

AERONAVE : Avión marca Cessna, modelo 152 II, serie No. 152-81571, matrícula HK-3866-I

EXPLOTADOR : Academia de Pilotos de Aviación "ADEVIA LTDA"

PROPIETARIO : Academia de Pilotos de Aviación "ADEVIA LTDA"

LUGAR DEL ACCIDENTE : Aeropuerto Palonegro

FECHA Y HORA DEL ACCIDENTE : 29 de abril de 1995 13:40 HL

INVESTIGO : Pedro Joaquín Wilches Ferreira

1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del Vuelo

El día 29 de abril de 1995, la escuela ADEVIA LTDA, programó a la alumna MARTHA E. BENAVIDES MORENO, Licencia PAC-007 para que continuara entrenamiento de vuelo solo, el cual consistía en trabajo de pista dentro del circuito del aeropuerto de Palonegro de Bucaramanga, asignando para tal operación la aeronave Cessna 152 de matrícula HK-3866I.

La aeronave inició su descenso a las 13:33 HL por la pista 34, el primer aterrizaje que debía ser efectuado en forma normal; posteriormente se realizó un aterrizaje de tráfico con el viento para el segundo aterrizaje. El controlador de tráfico aéreo informó un aterrizaje para el helicóptero. Durante esta información que fue colacionada por el controlador de tráfico aéreo en esta fase, el controlador le preguntó al helicóptero si había un helicóptero a la vista que se encontraba en la pista 34 a la cual la alumna respondió que no. El helicóptero HK-3890 fue autorizado a aterrizar en la pista 34, sin obtener respuesta, este aterrizaje se realizó en la pista, por lo que el controlador le autorizó al helicóptero a aterrizar en ese momento es autorizado el HK-3890 a aterrizar en la pista 34 y en el momento de sentar ruedas, el helicóptero pierde el control de la misma y el plano derecho impacta contra la superficie de la pista, recorriendo aproximadamente 100 metros para quedar en reposo.



Como consecuencia del accidente la alumna sufrió lesiones de consideración en la frente abandonando la aeronave por sus propios medios, después de lo cual fue auxiliada por el personal de bomberos y los servicios médicos del aeropuerto.

El accidente se configuró a las 13:40 HL con luz de día en condiciones meteorológicas normales, no se presentó incendio.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACION	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	0	0	0
GRAVES	0	0	0
LEVES/NINGUNA	1	0	0

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Punta del ala derecha y borde de ataque abollado, rotura de la riostra tren principal derecho, rotura tren de nariz, motor golpeado, palas de la hélice dobladas; capot del motor abollado, parte central inferior del fuselaje abollado y roto el flexiglas frontal de la cabina de pilotos.

1.4 OTROS DAÑOS

No se registraron.

1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

PILOTO

NOMBRES : MARTHA E. BENAVIDES MORENO
NACIONALIDAD : Colombiana
EDAD : 21 años
LICENCIAS : APC-007
CERTIFICADO MEDICO : 6349 vigente 20 de julio 1996



AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

158

ULTIMO CHEQUEO DE VUELO EN EL EQUIPO : No aplicable
TOTAL HORAS DE VUELO : 25:00 horas
ULTIMOS 90, 30 y 3 DIAS : 25:00 25:00 y 02:28

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

AERONAVE

MARCA : Cessna
MODELO : 152 II
NUMERO DE SERIE : 152-81571
MATRICULA : HK-3866 I
FECHA FABRICACION : 1978
CERTIFICADO DE MATRICULA : 12 de octubre 1984
CERTIFICADO DE AERONAVE-
GABILIDAD : No. 02571 Indefinido
FECHA ULTIMA INSPECCION : Diciembre 14 de 1984
TOTAL HORAS DE VUELO : 7.105:15 abril 28 de 1985
TOTAL DE HORAS DURG : 376:33 abril 28 de 1985
FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO : 50:00 horas 19 de abril
1985

MOTOR

MARCA : Lycoming
MODELO : O-235-L2C
NUMERO DE SERIE : L-12909-15
FECHA Y ULTIMO SERVICIO : Abril 19 de 1985
50: 00 horas
TOTAL HORAS DE VUELO : 7.105:15 abril 28 de 1985
TOTAL HORAS DURG : 376:33 abril 28 de 1985

El mantenimiento era efectuado de acuerdo a lo estipulado por la fábrica y con la secuencia rigurosa y reglamentos de la Aerocivil. Esta aeronave tuvo un incidente en agosto 25 de 1993, del cual se hicieron los correspondientes informes preliminar, y final cuando aún tenía la matrícula N-65471, su último peso y balance fue en agosto 25 de 1993.

1.7 INFORMACION METEOROLOGICA

Se adjuntan los metares y el informe del controlador de la Torre de Control de Palonegro, en el cual se confirma la operación y de las condiciones locales en ese momento.

Las condiciones meteorológicas para el día de los hechos en el aeropuerto de Bucaramanga eran:

- Viento de los 320 grados con 6 nudos
- Visibilidad más de 10 kilómetros
- Presión barométrica 29.28

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

El aeropuerto de Palonegro estaba equipado con un equipo VOR y un DME, los cuales se encontraban operando normalmente, al igual que los de la aeronave.

1.9 COMUNICACIONES

Los equipos de comunicaciones tanto de la aeronave como los de la torre se encontraban funcionando normalmente, las comunicaciones de la aeronave con la torre se efectuaron en frecuencia 118.3.

A continuación se transcriben las comunicaciones entre la aeronave y las agencias de tránsito aéreo.

CONVENCIONES

- C1- TORRE DE CONTROL PALONEGRO
- C2- PILOTO AERONAVE HK-3866-I
- C3- PILOTO AERONAVE HK-3890 HELICOPTERO
- CA- OTRAS AERONAVES

TRANSCRIPCIONES

DRCOLO

- C2- HK-3866-I INDIA FINAL
- C1- HK-3866-I INDIA AUTORIZADA CORRIDO VIENTO EN CALMA
- C2- RECIBIDO HK-3866-I INDIA
- C4- PARA BOGOTA 2535 BUENAS TARDES
- C1- 2535 PALONEGRO BUENAS TARDES
- C-4 DECOLAMOS A LAS 32 DE MALAGA PARA SU ESTACION NOS ENCONTRAMOS 38 MILLAS FUERA LLAMAREMOS LATERAL EL RADIOFARO
- C1- 2535 QNH 2998 LLAME LATERAL RADIOFARO
- C4- 2998 LLAMAREMOS LATERAL EL RADIOFARO
- C4- AVIANCA 436 LISTO RODAR
- C4- PALONEGRO AVIANCA 436 SE ENCUENTRA LISTO A RODAR
- C1- RECIBIDO AVIANCA 46 RUEDE PUNTO ESPERA PISTA EN USO 34 QNH 2998 PENDIENTE AUTORIZACION DE PRINCIPAL
- C4- AUTORIZADO AL PUNTO DE ESPERA 34 Y MANTENDRA EN BRAVO EL AVIANCA 2436
- C4- RECIBIDO POSICION EL AVIANCA 436
- C4- PALONEGRO 436 CONTINUE RODANDO POSICION 34 LLAME LISTO
- C1- 436 CONTINUE RODANDO POSICION 34 LLAME LISTO
- C4- SU POSICION LLAMARE LISTO AVIANCA 436 MUCHAS GRACIAS
- C2- PALONEGRO HELICOPTERO ALFA 3298
- C1- HELICOPTERO ALFA 3989 PALONEGRO PROSIGA
- C3- HE MUY BUENAS TARDES ESTAMOS DEJANDO EL CERRO LA MESA PARA SU ESTACION
- C1- RECIBIDO 3989 LLAME POR LEBRIJA 2998 EL ALTIMETRO
- C2- 289 LLAMARA LEBRIJA

AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

155

- C1- 3866 INDIA ESTUVO CORRIDO A LAS 38 LLAME CON EL VIENTO 34
- C2- RECIBIDO 3866 INDIA
- C4- PALONEGRO EL AVIANCA 436 POSTERIOR AL DECOLAJE SOLICITA ASCENSO EN CURSO VIRAJE IZQUIERDA
- C1- OKEY ATENTO AUTORIZACION DECOLAJE MANTENGA POSICION AHORA 34
436 ENTERADO
- C1- 3890 PALONEGRO
- C1- 3890 PALONEGRO
- C-3 PROSIGUE
- C1- CONFIRME SU POSICION ESTA HORA A BIM LA TORRE
- C3- ESTOY HACIENDO 360 SOBRE LEBRIJA POR LA IZQUIERDA
- C-4 ENTERADO EJERZA PRECAUCION HAY TRAFICO MONOMOTOR UN CESSNA 172 PROXIMO A INICIAR CON EL VIENTO 3 TURNO
- C-3 3890 ESTABA PENDIENTE TRAFICO
- C-3 HARA TRAMO CON EL VIENTO LARGO PARA LA 34 EL 90
- C1- SI A LA VISTA HELICOPTERO 3890 PENDIENTE FINAL 34 TRAFICO PROXIMO A DESPEGAR FOCKKER 50
- C3- SI 90
- C1 3866 INDIA POSICION
- C2- 3866 INDIA
- C1- 3866 INDIA ATENTA CON EL VIENTO BIM LA TORRE
- C2- RECIBIDO 3866 INDIA
- C4- 436 POSICION LISTO
- C1- 436 AUTORIZADO DESPEGAR VIENTO CALMA
- C4- AUTORIZADO DESPEGAR AVIANCA 436
- C4- PALONEGRO EL 3888



AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

154

- C1- 3988 PALONEGRO PROSIGA
- C4- GRACIAS SENOR 3988 ESTAMOS PLATAFORMA PRINCIPAL LISTO A RODAR
- C1- 3988 RUEDE AL PUNTO DE ESPERA PISTA EN USO 34 QNH 2998 MANTENGA FUERA PENDIENTE AUTORIZACION DE PRINCIPAL
- C4- 34 CONTINUA RODANDO PENDIENTE PRINCIPAL
- C1- HELICOPTERO
- C1- HELICOPTERO 890 VIRE BASICO Y FINAL VIENTO DE LOS 200 GRADOS 06 N
- C3- AUTORIZADO BASICO Y FINAL 34
- C2 3866 INDIA INICIANDO FINAL CON EL VIENTO
- C1 A LA VISTA 3866 INDIA TIENE TURNO DOS ANTERIOR HELICOPTERO MI INICIANDO BASICO Y FINAL LO TIENE A LA VISTA?
- C2- SI SI ESTA A LA VISTA PALONEGRO
ENTERADO CONTINUE EN EL CIRCUITO Y LLAME FINAL 34 PARA EFECTUAR PARADO
- C2- 34
- C4- 436 EN EL AIRE DE ACUERDO
- C1- RECIBIDO AVIANCA 436 ESTUVO EN EL AIRE A LAS 42 CAMBIO PARA APROXIMACION 119.0
ENTERADO BUEN DIA
MUY BUEN DIA
- C3- 3890 FINAL 34
- C1- 3890 AUTORIZADO A ATERRIZAR VIENTO 300 GRADOS 8N SALIO DONDE ESTARA
- C-3 RECIBIDO 90
- C2- PALONEGRO 3866 INDIA PARA PARADO
- C1- AFIRMATIVO 3866 INDIA NOTIFIQUE FINAL CORTA ATENTA TRAFICO ANTERIOR EN FINAL HELICOPTERO MI
- RECIBIDO



AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

153

- C1- 3890 AGILICE ABANDONE POR BRAVO HAY TRAFICO EN FINAL CESSNA 172 INDIA
- C1- HELICOPTERO 3890 AGILICE
- C1- 3988 MANTENGA POSICION ATENTO AERONAVE EN CABECERA 134 INDETERMINADO SI YA VIMOS EL ACCIDENTE
- C1- HA CORRECTO ESTA COORDINANDO BOMBEROS A LA HORA TORRE URRACA 162 RODANDO PARA LA CABECERA 34 CON PRECAUCION
- C1- HELICOPTERO MI A LA HORA
- C1- 988 RUEDE POR LA PRINCIPAL Y ABANDONE POR ALFA
- OKEY RECIBIDO
- C1- 3866 INDIA A PALONEGRO
- C1- 3866 INDIA A PALONEGRO
- C4- 1535 LATERAL AL RADIOFARO
- 1535 ENTERADO NOTIFIQUE 10 MILLAS FUERA ATENTO PISTA OBSTRUIDA AERONAVE INCIDENTADA CABECERA 34 ATENTO
- HORA PREVISTA DE OPERACION OKEY
- QUE AERONAVE FUE LA QUE SE ACCIDENTO 3866 INDIA
- PERO QUEDO EN LA PISTA 004
- C1- NO SI ESTA EN LA PISTA APARENTEMENTE NO HUBO PROBLEMAS
- VOZ SIN IDENTIFICAR
- INDETERMINADO SE ASUSTO CON EL HELICOPTERO SEGURO
- DE PRONTO SE TRATA
- EN PLATAFORMA 46 3890
- 3890
- BON AIRE 1535 10 MILLAS FUERA
- QUE TIEMPO TENEMOS PREVISTO O SI PARA QUE PROSIGA SU ALTERNO

AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

152

- BOMBEROS TORRE BOMBEROS REGRESO A LA BASE SI NOS PUEDEN COMUNICAR A ALGUIEN DE HANGARES VOY A ESTAR EN BOMBEROS
- VOZ SIN IDENTIFICAR
- CONFIRME
- OKEY NO HUBO NINGUNA NOVEDAD DON EL TRIPULANTE
- SI LA SENORITA ESTA HERIDA
- OKEY ENTERADO
- VOCES RRR
- UN DAÑO MOTOR BARRANQUILLA
- A LA ORDEN SALIO 1437
- C4- AVIANCA 436 DE BUCARAMANGA PARA RIONEGRO DESPEGA 1842 VIA W26 16.000 ESTIMA URAMA 05
- NO ESTA BIEN PARA GARRR 136 LISTO
- LISTO AMIGO CHAO
- PLANES DE AVIANCA HAY
- LLAMADO BUCARAMANGA PROSIGA
- VOZ SIN IDENTIFICAR
- PEGO UN PLANO AQUI LA NINA
- EMERGENCIA MARICA TRANQUILO
- VOZ SIN IDENTIFICAR
- COMO NO UN AVION QUE SE DIO EN LA PISTA ATERRIZANDO
- LISTO BUCARAMANGA OCANA
- VAMOS A CERRAR MIENTRAS TANTO
- VOZ SIN IDENTIFICAR
- NO SI CERRADO! NO LE PEGO CON UN PLANO ASI
- LA NINA EMPEZO HACER ASI



AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

158

- BUCARAMANGA OCANA
- BOGOTA BUCARMANGA
- POR EL MOMENTO BUCARAMANGA CERRADO PISTA
- HELICOPTERO 417

1.10 INFORMACION DE AERODROMO

El percance sucedió en la cabecera 34 del aeropuerto Palonegro el cual tiene las siguientes características:

- Longitud de pista	:	2.260 metros
- Ancho	:	45 metros
- Peso máximo de resistencia	:	108.00 Kg.
- Orientación	:	16-34
- Elevación	:	3.896'
- Coordenadas	:	Latitud 07.07.45 Longitud 73.11.18

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave inicia su procedimiento para aterrizar en condiciones normales y visibilidad ilimitada. en el momento de sentar ruedas, la aeronave entra en actitud de balanceo 30o. sobre el plano derecho y con un cabeceo de 10o., impactando el ala derecha contra la superficie de la pista, produciéndose el desprendimiento del tren principal derecho como consecuencia del impacto. Desde el momento de hacer contacto con la pista, la aeronave recorrió 150 metros contados desde la cabecera 34 quedando en posición de reposo.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

El estado psicofísico de la alumna aparentemente era de condición normal antes del vuelo, posterior al percance la alumna abandonó la aeronave con una lesión en la frente. siendo remitida a una clínica de la ciudad, en donde le prestaron los primeros auxilios y le realizaron una sutura de 21 puntos en la frente; dentro de este lapso de tiempo no hubo pérdida de conocimiento por parte de la alumna ya que antes

de abandonar la aeronave, realizó los procedimientos de apagada del motor por sus propios medios y abandonó la aeronave de igual manera.

El día 5 de junio de 1995, se presentó ante la Autoridad Aeronáutica, quién a su vez la remitió a la División de Supervisión de aptitud con el fin de que se la practicara los correspondientes exámenes y reconocimiento médico Post-accidente. Con fecha noviembre 8 de 1995, es remitida a valoración por psiquiatría, de acuerdo a recomendación de psicología, además definir la aptitud psicológica definitiva de la estudiante mediante junta médica.

Con fecha 16 de noviembre de 1995, se llevó a cabo la junta médica declarándola "no apta" para continuar actividades de vuelo de acuerdo a lo que establece el manual de reglamentos aeronáuticos parte segunda capítulo III numeral 2.3.3. numeral 7 del literal d), que a la letra dice: " Todo aspirante será descartado si sufre o manifiesta clínicamente alguna enfermedad del sistema nervioso, anomalía mental o desórdenes sico-neuróticos que el médico examinador pueda determinar o sospechar".

1.14 INCENDIO

No se presentó.

1.15 SUPERVICENCIA

Al tenerse conocimiento del percance, inmediatamente hubo desplazamiento de auxilio por el SEI y Control Técnico para lo pertinente, la alumna fue conducida a la clínica para la debida atención médica.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Con fecha julio 2 de 1996, mediante oficio CEA-10-112-197, se solicitó a la escuela Adovia el envío de toda la documentación relacionada con el despacho, la aeronave y la tripulación, y posteriormente vía telefónica, se recabó el oficio en mención, sin que se tuviera respuesta alguna hasta la fecha en que se elabora el presente informe.

Esta situación impidió que el investigador valorara el desempeño, capacidad, idoneidad y experiencia de la alumna, hasta el punto de desconocer la fecha en que la alumna inició su fase de vuelo solo.



1.17 INFORMACION ADICIONAL

De acuerdo a los informes suscritos por la empresa y el piloto instructor Capitán Saúl Ruiz A. Licencia IVA 1227, se pudo establecer que el citado instructor se encontraba en la Torre de Control del aeropuerto, el cual le solicita al controlador que le notificara a la aeronave HK-3866I un aterrizaje parado, en vista que en la trayectoria 16 se iniciaba la formación de niebla.

1.18 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES

Según los diferentes informes presentados dentro de esta investigación y las comunicaciones establecidas entre la aeronave y las agencias de tránsito aéreo, en el momento en que la alumna se encontraba en la fase de aterrizaje, el helicóptero HK-3890 se encontraba en la activa o principal para abandonar por la calle Bravo, la cual está ubicada 1.350 metros aproximadamente de la cabecera 34; razón por la cual el controlador le solicita reiteradamente al piloto del helicóptero que agilice rodaje para abandonar la activa debido a que se encontraba una aeronave en final, sin recibir respuesta del piloto del helicóptero; además se desconoce por qué razón el helicóptero no abandonó por la calle Bravo "B" que fue la autorización inicial que impartió el control para esta aeronave.

2.0 ANALISIS

De acuerdo a la información recopilada, se pudo establecer lo siguiente:

El helicóptero que antecedió la aeronave en instrucción era un MI-17 de matrícula HK-3890, el cual fue informado por el control que tenía un CESSNA 172 próximo a iniciar con el viento, a fin de que ejerciera precaución; durante la fase de aterrizaje el control le dice 3890 agilice abandone por Bravo "B" hay tráfico cessna 172 India, información que nunca fue colacionada por el helicóptero, el cual continúa rodando sobre la pista, pasando por bravo, sin lograr desalojar la misma ya que en el momento en que aterrizaba la aeronave de instrucción, esta se encontraba sobre la principal, para tratar de desalojar por Alfa, situación que pudo generar desconcierto sobre la alumna que se encontraba al mando de la aeronave de instrucción sentando ruedas para aterrizar.

La alumna después de efectuar su primer aterrizaje en forma normal, se incorpora en el circuito para un segundo aterrizaje y cuando se encontraba en final con el viento fue notificada por el control de la presencia del tráfico anterior, el cual era un helicóptero MI, posteriormente fue autorizada a realizar un aterrizaje parado y nuevamente le recuerdan el tráfico anterior en final. Esta situación pudo alterar la concentración en la operación, sumado a una posible turbulencia de corte de vórtice originado por el helicóptero y a la presencia de la misma aeronave en la activa, la cual se disponía a abandonar por Alfa, situación que posiblemente incidió para que la alumna en el momento de sentar ruedas en la cabecera de la pista 34 perdiera el control sobre la misma impactando el ala derecha contra la superficie, produciéndose el desprendimiento del tren principal derecho dando origen al presente accidente.

3.0 CONCLUSIONES

RESULTADOS

La alumna MARTHA E. BENAVIDES MORENO, tenía la licencia técnica APC-007 expedida por la escuela ADEVIA y el certificado médico 63497094 con vigencia 20 de julio de 1995 registrando un total de 25:00 horas de vuelo, documentos y requisitos que la habilitaban para efectuar operaciones de entrenamiento.

La aeronave HK-3866 I para el día del accidente se encontraba en condiciones aeronavegables y no se conocieron reportes de carácter técnico que alteraran la operación de la aeronave.

Tanto las comunicaciones, ayudas a la navegación y las condiciones meteorológicas no tuvieron incidencia en la ocurrencia del accidente.

La poca experiencia que tenía la alumna, no permitieron ejercer un mayor control en la operación de la aeronave como consecuencia de observar el helicóptero en la principal, sumado a una posible turbulencia que pudo haber originado el helicóptero durante el aterrizaje.

CAUSAS

La causa probable del accidente pudo ser que la alumna debido a su poca experiencia y al ver el helicóptero HK-3800 desalojando la activa, perdió el control de la aeronave, agravado por una turbulencia de corte de vórtice producida por



AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

147

el helicóptero, ya que la separación entre las dos aeronaves era menos de un minuto, hasta colisionar el ala derecha contra la superficie de la pista produciéndose el accidente en mención.

4.0 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Recordar al personal de controladores, para que extremen las medidas de seguridad al autorizar una operación de aterrizaje estando la pista ocupada, especialmente cuando se trate de alumnos de las escuelas de entrenamiento, los cuales por su inexperiencia y falta de criterio profesional, pueden sentir temor y desconcentrarse en la fase de aterrizaje.

Que las escuelas de enseñanza, revisen los programas de entrenamiento, específicamente en lo concerniente a meteorología y aerodinámica especificando las causas y consecuencias que produce las turbulencias durante las aproximaciones y aterrizajes y así evitar percances como lo ocurrido a esta alumna.

Que las empresas de aviación a través de circulares estén informando al personal de tripulantes las disposiciones del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, específicamente en lo concerniente al Reglamento del Aire - Control de Tránsito de aerodromos numeral 5.8.2

Investigó: PEDRO JOAQUIN WILCHES FERREIRA


Capitán RODRIGO CABRERA COMSTAIN
Jefe División Normas de Vuelo

Aeronave:

Marca: Bell

Modelo: 206L-3

Nro de serie: 51234

Nro de matricula : HK-3825

Explotador: Helicopteros Nacionales de Colombia
"HELICOL"

Propietario: CARACOL (Primera Cadena Radial Colombiana SA.

Lugar del accidente: Cerro San José-Corregimiento
El Placer-Buga-Valle del Cauca

Investigò: TA Jesús Ernesto Güendica P

Fecha del informe : Agosto 08 de 1.996

2. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

Durante el cumplimiento de un vuelo de apoyo, para el transporte de personal de búsqueda y rescate, con motivo del accidente de la aeronave N651AA Boeing 757 de la Empresa American Air Line, ocurrido el día 20 de Diciembre 1.995 en el cerro San José, Corregimiento El Placer, municipio de Buga Depto del Valle del Cauca; el helicoptero HK-3825 Bell 206L-3 al mando del piloto Sr Giovanni Gonzalo Di Prieto PCH 452 ; luego de haber dejado en el cerro citado a 3 pasajeros efectuando autorrotación; durante el despegue perdió el control direccional del mismo accidentandose por aterrizaje brusco contra el terreno.

Las condiciones topograficas del area provista de maleza y restos de arboles talados impedian la utilización del terreno como helipuerto. Por tanto los pasajeros tenían que evacuar mientras el helicoptero efectuaba autorrotación. Por el aterrizaje brusco, la aeronave sufrió daños, los cuales afectaron su estructura parte inferior, doblamiento de los Sky (s), Tail boom y rotor de cola.

El piloto, único ocupante, resulto ileso saliendo del helicoptero por sus propios medios.

No se presento incendio.

Las condiciones atmosfericas, según el piloto para la hora, favorecian las operaciones aéreas.

3. LESIONES A PERSONAS

<u>LESIONES</u>	<u>TRIPULACION</u>	<u>PASAJEROS</u>	<u>OTROS</u>
Mortales	----	-----	--
Graves	-----	-----	---
Ninguna	1	----	---

4. DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Al momento del accidente se pudo establecer los siguientes daños:

- 1.) Doblamiento de los Sky(s)
- 2.) Estructura parte inferior sección trasera (grieta)
- 3.) Rotor de cola
- 4.) Tail boom (partido eje del rotor de cola)

La aeronave requiere inspección más detallada por posibles daños no apreciados durante esta verificación.

5.) OTROS DAÑOS

No aplicable

6.) INFORMACION SOBRE EL PILOTO

Nombres y apellidos: Giovanni Gonzalo Di prieto Luque

Nacionalidad: Colombiano

Licencia: PCH-452

Certificado médico 19.373.919 clase : Primera

Ultimo chequeo de vuelo en el equipo: SIN DATOS

Equipos volados como piloto: SIN DATOS

Total horas de vuelo: Según mensaje 151700 SKBOZXRL Enero/96

a la fecha, tiene las siguientes horas

Horas totales 1.793:52 Nov/95

En el equipo Bell 206 440:53 Copil

En el equipo Bell 206 188:54 Piloto

7.) INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

Marca: Bell Modelo: 206L-3 Nro serie: 51234

Matricula HK-3825 Certificado de matricula: 086 Marzo 23/93

Certificado de aeronavegabilidad 01065 Enero 13/95

Total horas de vuelo 3.150;44 DURG ----

8.) INFORMACION METEOROLOGICA

Segùn el informe del Sr piloto las condiciones meteorológicas no incidieron en los hechos detallados.

9.) AYUDAS A LA NAVEGACION Y COMUNICACIONES

No aplicable. La aeronave disponia de todas las ayudas a la navegaciòn y comunicaciones en buenas condiciones tècnicas de funcionamiento.

10.) INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

Las condiciones topograficas del terreno no permitieron al piloto realizar un adecuado control aerodinamico del helicoptero.

Este cayò pesadamente sobre los skys en el improvisado helipuerto ocasionandose los daños detallados.

No hubo desplazamiento de componentes.

11.) INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

No se conoce, condiciòn o actitud anormal desde el punto de vista sicofisico, antes a despues del vuelo que afectara al piloto y que impidiera realizar el vuelo.

El laboratorio clinico de occidente "Ochoa Lopez Ltda certifico el dia 05 Enero/96, estudio de alcoholemia con resultados normales.

12.) INCENDIO

No aplicable

13.) SUPERVIVENCIA

No hubo requerimiento de supervivencia. El piloto evacuo por sus propios medios la aeronave.

A N A L I S I S

Existen circunstancias o factores dentro del analisis que permiten establecer una operaciòn riesgosa por cuanto el area seleccionada como helipuerto no reunia las condiciones minimas de seguridad para su utilizaciòn ; al extremo de que el helicoptero no podia posarse sobre el terreno por encontrarse este provisto de maleza y restos de arboles talados.

La salida de los pasajeros se realizaba mientras el helicop-
tero era mantenido en autorrotación. Se hallaba en cumpli-
miento del cuarto vuelo, cuando al momento del despegue
el piloto encontró circunstancias imprevistas superiores
a su capacidad, las cuales impidieron ejercer un adecuado
control de la aeronave.

La topografías, el area reducida sin un señalamiento
minimo por condiciones de viento, la altura (9.000 pies
aproximadamente y la improvisación son factores influyentes
en este suceso.

Por falta de información correspondiente no se elaboró
Peso y balance de la aeronave al momento del suceso ;
pero no es factor influyente en este percance.

CONCLUSIONES

Se desconoce la formación, experiencia, e idoneidad del
piloto para la operación del piloto en el equipo Bell
206. Su licencia y certificado médico lo habilitaban
como piloto en el equipo.

Las condiciones de aeronavegabilidad, documentación,
y libro de vuelo, respecto al mantenimiento estaban acorde
a lo establecido en el Manual de Reglamentos aeronáuticos
y tampoco son factores influyentes.

No hay incidencia en las comunicaciones o ayudas a la
navegación. Las condiciones meteorologicas respecto a
visibilidad y tiempo estan establecidas pero no por condi-
ciones minimas de viento.

C A U S A S

Factor: Piloto al mando

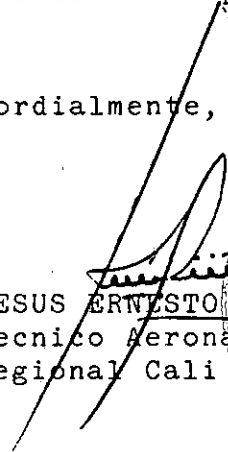
- 1.) Encontró circunstancias imprevistas superiores a
su capacidad.
- 2.) Demostró falta de buen criterio, al estar realizando -
una operación innecesariamente peligrosa.

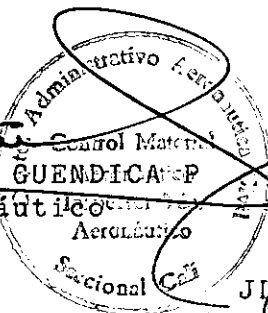
RECOMENDACIONES


RECOMENDACIONES

Las que la División de Prevención e investigación de accidentes estime convenientes una vez sea analizada y fallada la presente investigación.

Cordialmente,


JESUS ERNESTO GUENDICARP
Tecnico Aeronáutico
Regional Cali




JULIO CESAR TRUJILLO E
Grupo Control y Seguridad Aérea
Regional Cali.

