

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

**AEROCENTRO DE COLOMBIA**

**MATRICULA HK-3904-I**

**PIPER PA-28-140**

AEROPUERTO DE GUAYMARAL

19 DE DICIEMBRE DE 1998



**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL  
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD  
DIVISIÓN NORMAS DEVUELO  
GRUPO PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

**INFORME ACCIDENTE DE AVIACION**

**MATRICULA:** HK-3904-I

**MARCA:** PIPER

**SERIE No:** 28-7624030

**MODELO:** PA-28-140

**PROPIETARIO:** AEROCENTRO DE COLOMBIA

**EXPLOTADOR:** AEROCENTRO DE COLOMBIA

**LUGAR DEL ACCIDENTE:** AEROPUERTO DE GUAYMARAL

**FECHA DEL ACCIDENTE:** 19 DICIEMBRE DE 1998

**HORA DEL ACCIDENTE:** 08:45 HL



## 1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 19 de diciembre de 1998 despegó del aeropuerto de Guaymaral a las 08:45 HL la aeronave HK-3904-I al mando del alumno de pilotaje Javier Alberto Gómez programado por la Escuela para efectuar trabajo de pista.

La aeronave despegó por la pista 10 previa autorización de los servicios de tránsito aéreo del aeropuerto completando su trayecto normal para luego efectuar el aterrizaje corrido.

Procedió luego a efectuar el segundo aterrizaje rotando antes de la calle de rodaje "DELTA" para despegar nuevamente; ya en el aire la aeronave se desvió a la izquierda de la trayectoria de la pista a baja altura golpeando inicialmente un poste de la línea telefónica y luego contra un árbol ubicado en el margen derecho de la carretera que conduce al aeropuerto precipitándose a tierra a unos 160 metros al norte de la pista.

El alumno fue trasladado de inmediato en helicóptero al hospital Militar Central donde falleció cinco días después del evento

El accidente sucedió con luz diurna solar.

### 1.2 LESIONES A PERSONAS

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

### 1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Hélice con la palas dobladas hacia adelante, planta motriz con severos daños, bancada del motor partida, cabina de pilotos y tablero de instrumentos destruido, tren de nariz roto, tren principal destruido, fuselaje delantero destruido, ala derecha destruida, estabilizador horizontal derecho destruido.

### 1.4 OTROS DAÑOS

Veinte metros de cable de alumbrado eléctrico, siete metros de alambre de púa del predio donde ocurrió el accidente

**1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL**

**NOMBRE:** JAVIER ALBERTO.

**APELLIDOS:** GOMEZ VALENCIA.

**NACIONALIDAD:** COLOMBIANA.

**EDAD:** 33 AÑOS.

**LICENCIA:** A.A. 4280.

**CERTIFICADO MEDICO No:** 79.448.905.

**ULTIMO CHEQUEO DE VUELO:** N/A.

**EQUIPOS VOLADOS:** N/A.

**TOTAL HORAS DE VUELO:** 89:00 HORAS.

**HORAS DE VUELO EN EL EQUIPO:** 89:00 HORAS.

**HORAS DE VUELO**

**ULTIMOS 90 DIAS:** 18:00 HORAS.

**ULTIMOS 30 DIAS:** 06:00 HORAS.

**ULTIMOS 3 DIAS:** 02:50 HORAS.

**1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE**

**MARCA:** PIPER

**MODELO:** PA-28-140

**NUMERO DE SERIE:** 28-7625030

**MATRICULA:** HK-3904-I

**CERTIFICADO DE MATRICULA:** EXPEDIDO MAYO 06 DE 1994

**CERTIFICADO DE AAERONAVEGABILIDAD:** 00120 EXPEDIDO 03-16-98

**FECHA ULTIMA INSPECCION:** MARZO 16 DE 1998



**TOTAL HORAS DE VUELO:** 6.911:49  
**TOTAL HORAS DURG:** 672:12  
**FECHA ULTIMO SERVICIO:** 100 HORAS-NOV-24 98

**MOTOR**

**MARCA:** LYCOMING  
**MODELO:** O-320-E3D  
**NUMERO DE SERIE:** L-42804-27A  
**FECHA ULTIMO SERVICIO:** SE 100 HORAS 11-24-98  
**TOTAL HORAS DE VUELO:** 4.716:54  
**TOTAL HORAS DURG:**

**HELICE**

**MARCA:** SENCENICH  
**MODELO:** 74DM6-058  
**NUMERO DE SERIE:** 451422  
**TOTAL HORAS DE VUELO:** 5.070:48  
**TOTAL HORAS DURG:** 935:12

**1.7 INFORMACION METEOROLÓGICA**

METAR SKGY 191300Z 36004 KT-8000 SCT 150-10/10 QNH 3044

METAR SKGY 191400Z 02006KT-8000 SCT 150 13/12 QNH 3045

Según los datos meteorológicos anteriores el aeropuerto de Guaymaral operaba en condiciones normales.



### **1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION**

No aplicable.

### **1.9 COMUNICACIONES**

La aeronave contaba con un equipo VHF a bordo.

Las comunicaciones previas al accidente se efectuaron normalmente con los centros de control del aeropuerto.

### **1.10 INFORMACION SOBRE EL AERÓDROMO**

No aplicable.

### **1.11 REGISTRADORES DE VUELO**

No aplicable.

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

En el segundo aterrizaje corrido aproximando por la pista 10 en su ascenso se desvió a la izquierda del eje de la pista colisionando inicialmente su estabilizador horizontal derecho con un poste de cemento de la línea telefónica y el impacto principal se efectuó contra un árbol precipitándose a tierra.

A causa del impacto se desprendió el ala derecha quedando a dos metros de los restos de la aeronave; igualmente se desprendió el capot del motor quedando a tres metros de distancia delante de los restos.

En un área de 9 metros de diámetro quedaron separados los restos de la aeronave.

En la inspección de campo se pudo determinar que la aeronave impactó con potencia ya que la hélice antes de detenerse dejó profundas huellas de corte en el tronco del árbol, seccionando además por completo, una de las ramas del mismo de un grosor aproximado de 20 cm.



### **1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA**

No se tuvo conocimiento de algún hecho, alteración o comportamiento anormal del alumno que afectara su rendimiento, para efectuar actividades de vuelo. Su certificado médico se encontraba vigente al momento del accidente.

No se efectuaron exámenes toxicológicos.

El alumno falleció 5 días después por politraumatismo severo.

### **1.14 INCENDIO**

No se presentó.

### **1.15 SUPERVIVENCIA**

Este accidente no tuvo capacidad de supervivencia debido al fuerte impacto que sufrió el espacio ocupacional del piloto.

Dada la cercanía del lugar del accidente con el Aeropuerto de Guaymaral, los organismos de socorro se desplazaron al sitio procediendo a rescatar al alumno y su movilización hasta el helicóptero que lo trasladó hasta el Hospital Militar.

### **1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES**

Se realizó la investigación de campo el mismo día del accidente, inspeccionando principalmente el motor, hélice, superficies de control de vuelo, posición de los flaps, cantidad de combustible a bordo, instrumentos, posición de comandos del motor en la cabina, huellas, e impacto principal. Se pudo determinar que la planta motriz estaba funcionando normalmente ya que se observó el doblamiento de las palas de la hélice, y los cortes efectuados al árbol por la misma.

Los flaps se encontraron en posición abajo dos puntos ( 25 grados ).

Se efectuó el desarme y revisión del motor en la empresa Aeroleaver encontrando que el motor se hallaba operando normalmente al momento del impacto.



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

No se efectuaron.

### **1.18 INFORMACION ADICIONAL**

No se realizaron.

### **1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES**

No se realizaron.

## **2.0 ANALISIS**

El alumno al mando de la aeronave se encontraba con sus licencias médica y técnica vigentes para desarrollar las actividades de vuelo,

Su experiencia total de vuelo estaba representada en 89:00 horas incluidas las de doble comando y solo.

No se encontraron evidencias de que su estado psico físico afectara las actividades de vuelo.

El alumno al efectuar el segundo aterrizaje rotó la aeronave prematuramente sin la retracción de los flaps a cero o un punto ( procedimiento normal en un despegue) sin tener la suficiente aceleración ( 60 nudos) esto y la no retracción de los flaps en el ascenso inicial llevó a la aeronave a una pérdida de sustentación por falta de velocidad; Este factor a baja altura hizo que la aeronave se desviara hacia la izquierda del eje de la pista e impactara el poste de la línea telefónica y los árboles que se encontraban al borde de la carretera.

El factor meteorológico no influyó en el accidente ya que las condiciones se encontraban aptas para efectuar el vuelo programado.

La aeronave se encontraba técnicamente mantenida dentro de las especificaciones requeridas por el fabricante y la autoridad Aeronáutica.

## **3.0 CONCLUSIONES**

- El alumno tenía su certificado médico vigente.
- No se efectuaron exámenes toxicológicos.





- No se efectuó estudio de factores humanos en el alumno.
- El alumno contaba con 89:00 horas al momento del accidente.
- El alumno roto la aeronave prematuramente sin tener los 60 nudos.
- El alumno nunca se declaro en emergencia.
- La aeronave entró en perdida de sustentación por baja velocidad.
- La aeronave se encontró con dos puntos( 25°) de flaps al momento del impacto.
- El procedimiento normal para despegue es con 0° o un punto de flaps.
- En el momento de la pérdida la aeronave se encontraba a baja altura.
- La aeronave se encontraba con el certificado de aeronavegabilidad vigente.
- El certificado de matricula se encontraba vigente.
- La aeronave se encontraba aeronavegable.
- El peso y balance se encontró dentro de los limites especificados por el fabricante.
- El motor se encontró operando normalmente.
- No hubo perdida de controles de vuelo antes del impacto inicial.
- El factor meteorológico no fue factor contribuyente al accidente.
- Las comunicaciones fueron normales durante el vuelo.

### **CAUSA PROBABLE**

Error de procedimiento del alumno al mando al rotar la aeronave , configurada con dos puntos (25°) de Flaps sin haber alcanzado la velocidad mínima de sustentación en el ascenso inicial.



H.R. - 3904I

#### 4.0 RECOMENDACIONES


##### A LA ESCUELA AEROCENTRO:

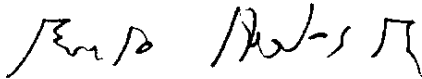
- Revisar y recordar en todos los alumnos los procedimientos de aterrizaje corrido.

##### A LA AERONAUTICA CIVIL:

- Efectuar una revisión minuciosa de los procedimientos a la escuela Aerocentro:

Vo. Bo.

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

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