



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISIÓN NORMAS DE VUELO

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS

INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN //

MICHAEL JOSEPH HINES

// N-6347-V //

HELIO CURRIER H-295

**MUNICIPIO DE CALIFORNIA
SANTANDER DEL SUR**

// 03-JUNIO DE 1995 //



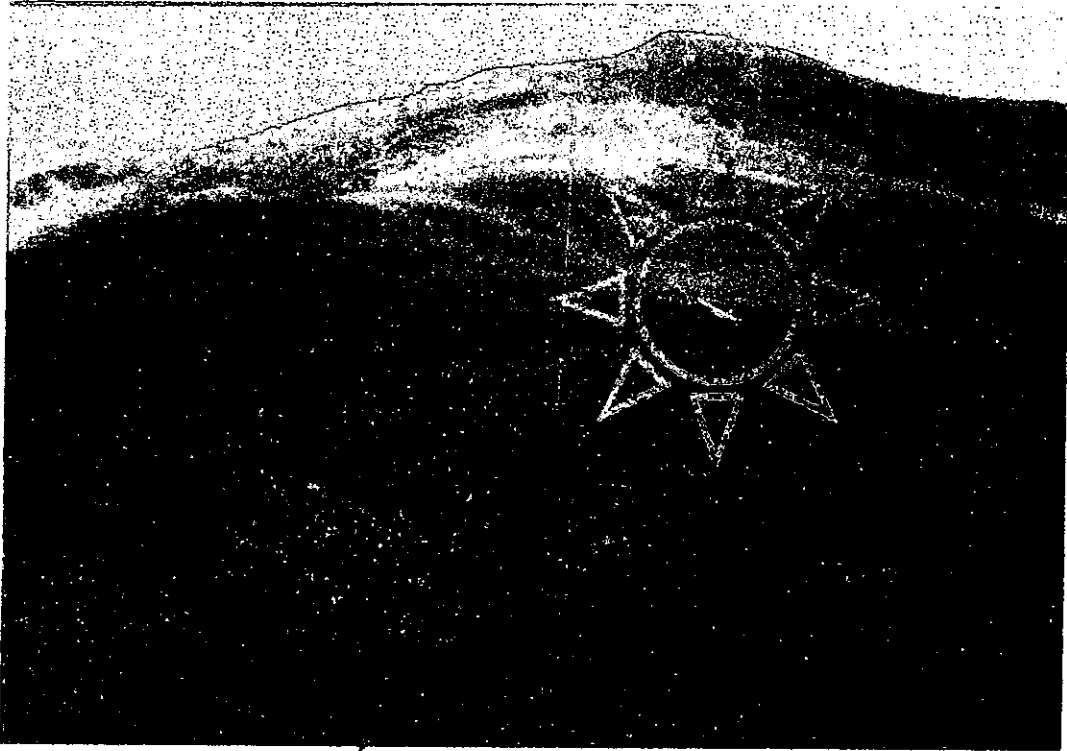
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA
DIVISION NORMAS DE VUELO
GRUPO PREVENCION E INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES**

INFORME ACCIDENTE DE AVIACION

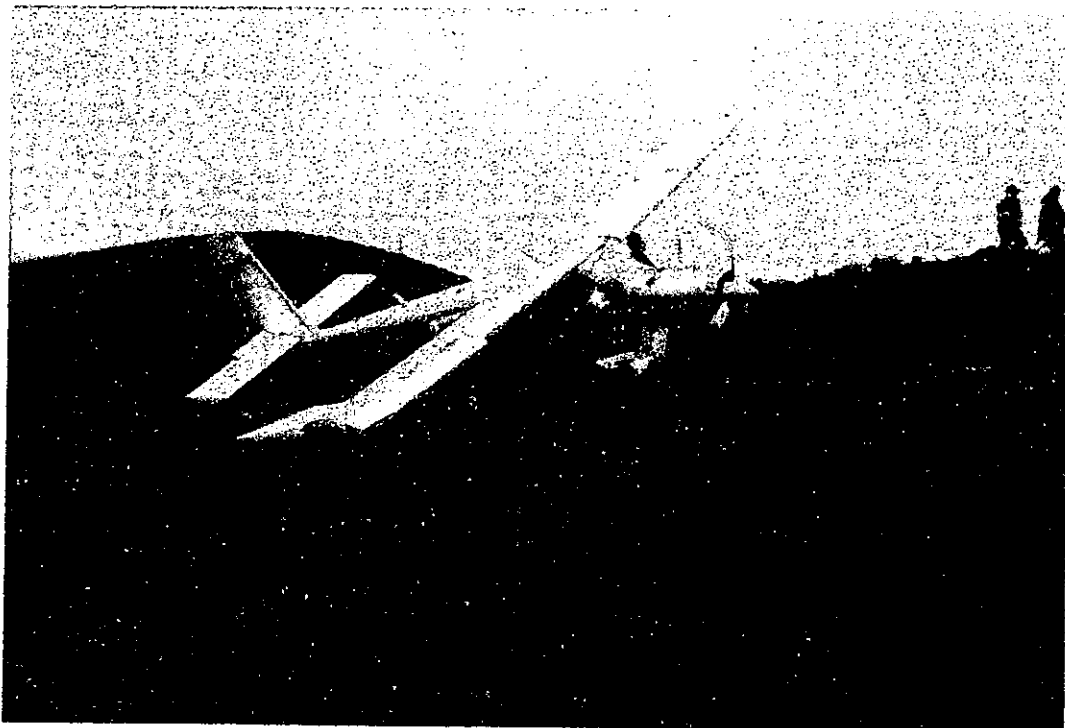
MATRICULA:	N-6347-V
MARCA:	HELIO CURRIER
MODELO:	H-295
PROPIETARIO:	MICHEL JOSEPH HINES
EXPLOTADOR:	MICHEL JOSEPH HINES
LUGAR DEL ACCIDENTE:	MUNICIPIO DE CALIFORNIA, SANTANDER DEL SUR
FECHA DEL ACCIDENTE	30-JUNIO DE 1996
HORA DEL ACCIDENTE	09:00 H.L.



FOTOGRAFIAS ACCIDENTE N-6347 V MUNICIPIO DE CALIFORNIA (SANTANDER DEL SUR)



UBICACION FINAL DE LA AERONAVE



VISTA LATERAL Y POSICION FINAL



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 30 de junio de 1996, a las 08:15 H.L, MICHEL JOSEPH HINES., decoló del Aeropuerto Camilo Daza de la ciudad de Cúcuta con destino al Aeropuerto de Palonegro en Bucaramanga al mando de la aeronave N6347-V con un pasajero a bordo en un vuelo de traslado y de actividad de vuelo privado de turismo.

Durante la fase de crucero a 12:500 pies de altura sobre el municipio de California en Santander del Norte, presentó súbitamente una condición de turbulencia fuerte acompañada de ráfagas descendentes que ocasionaron perdida de altura a la aeronave con inminente probabilidad de choque contra el terreno.

El piloto efectuó un aterrizaje de emergencia inmediato en un terreno irregular al frente de su posición de vuelo apagando el motor para efectuar la maniobra. La aeronave hizo contacto con el terreno sufriendo daños estructurales.

El piloto y el pasajero resultaron ilesos y abandonaron la aeronave por sus propios medios. El accidente ocurrió a una altura de 11:400 pies aproximadamente a las 09:00 H.L. con luz solar.

1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulantes	Pasajeros	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--		--
Leves/Ilesos	-1-	-1-	--

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Ruptura del plano derecho, deformación de los flaps y alerones derechos, ruptura de los soportes fijos del tren de aterrizaje principal y hélice deformada en las puntas.

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron



1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE:	MICHAEL JOSEPH
APELLIDOS:	HINES
NACIONALIDAD:	NORTEAMERICANO
EDAD:	32 AÑOS
LICENCIA No.:	FAA 538340630
CERTIFICADO MEDICO:	07517 VIGENTE
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	No existe información
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	No existe información
TOTAL HORAS DE VUELO:	No existe información
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	No existe información
HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS:	No existe información
HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS:	No existe información
HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS:	No existe información

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

En el informe original no hay información de la aeronave.

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Según información del piloto sobre el sitio del accidente con visibilidad y techo ilimitados había presencia de turbulencia fuerte y ráfagas descendientes. No hay información en el informe original de la investigación de ningún pronóstico ni imagen de satélite que indicaran la condición meteorológica del sitio.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

Tanto las ayudas de tierra como las de la aeronave funcionaron normalmente. No hay evidencia ni reporte de mal funcionamiento de ninguna de éstas.



1.9 COMUNICACIONES

Estas fueron normales entre las dependencias de ATS y la aeronave.

1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO

No aplicable

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

La aeronave no estaba equipada con legisladores de vuelo.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

El sitio del impacto es un terreno montañoso ascendente con algunas explanadas y claros. La aeronave entró al terreno contacto con el mismo sobre sus trenes principales los cuales se colapsaron por el impacto, la cual tuvo un movimiento de preferencia vertical con el terreno produciéndose un desplazamiento mínimo de la aeronave.

La hélice sufrió dobladuras en las tres palas hacia atrás pero sin sufrir deformación plástica. Ningún componente del avión se desprendió ni antes ni durante el contacto con el terreno. La aeronave entró al campo con velocidad controlada y por encima de la velocidad de pérdida o Stall (V.S.O). El plano derecho hizo contacto con el terreno deformándose desde la parte media hasta la punta del mismo.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

El piloto tenía vigente su certificado médico y no se encontró evidencia en la investigación inicial de factores físicas o psicológicas que lo hubieran afectado. por lo demás no hay ningún otra investigación emprendida en este campo.

1.14 INCENDIO

No se presentó



1.15 SUPERVIVENCIA

EL Agrupo SAR de Bucaramanga encontró la aeronave en el sitio descrito anteriormente. Tanto el piloto como el pasajero resultaron ilesos, no se efectuó estudio de los cinturones de seguridad, sillas, herrajes u otros componentes del avión para verificar la capacidad de absorción de choque de los mismos o de la estructura.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No se efectuó ninguno.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION

No se efectuó ninguna investigación al respecto

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No hay ninguna

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES

No se utilizó ninguna

2.0 ANALISIS

No hay evidencia en la investigación factual sobre el piloto en lo referente a su chequeo en el avión, por lo tanto no se puede concluir si estaba o no apropiadamente chequeado en el equipo. Su licencia médica estaba vigente al momento del accidente. No hay evidencia de factores psico-físicos que lo hubiesen afectado antes o durante el accidente.

No hay información factual que conduzca a establecer la experiencia total y en el equipo del piloto. Tampoco se pudo concluir sobre su experiencia en los últimos 90,30 y 3 días.

No hay información sobre la aeronave. La condición meteorológica fue factor contribuyente al accidente. Las ayudas para la navegación, comunicaciones y de aeródromo no contribuyeron al accidente.



La aeronave no contaba con grabadores de vuelo. El piloto al encontrar ráfagas descendentes y turbulencia de aire claro (C.A.T) severa, tomó la decisión de efectuar un aterrizaje de emergencia en el terreno circundante a su trayectoria para este efecto, el piloto cortó el motor para entrar al campo sin potencia. El contacto con el terreno se efectuó con velocidad controlada y sobre la velocidad de pérdida o stall, pero sobre terreno irregular haciendo que al contacto con el mismo se colapsara el tren de aterrizaje y el plano derecho contactó con la superficie del terreno produciéndose así el accidente. No se presentó incendio. El accidente tuvo capacidad de supervivencia para el piloto y su pasajero pues el espacio ocupacional de los mismos quedó en buena condición.

3.0 CONCLUSIONES

- No se pudo establecer si el piloto estaba apropiadamente chequeado en el equipo.
- La licencia médica estaba vigente.
- No hay evidencia de factores psico-físicos que lo hubiesen afectado antes o durante el vuelo.
- No hay información de horas totales ni en el equipo por parte del piloto
- No hay información sobre la aeronave.
- La condición meteorológica fue factor contribuyente al accidente.
- Las ayudas para la navegación, comunicaciones y de aeródromo no contaba con grabadoras de vuelo.
- El piloto encontró ráfagas descendientes.
- El piloto tomó la decisión de efectuar un aterrizaje de emergencia.

CAUSA PROBABLE

Decisión del piloto de efectuar un aterrizaje de emergencia por fuertes ráfagas descendientes y turbulencia en un terreno irregular, lo cual causó que la aeronave colapsara, sus trenes principales y deformara el plano derecho al contacto con el mismo.



2.0 RECOMENDACIONES

A la U.A.E.A.C.

Confirmar toda la información pertinente a la aeronave y al piloto.

A los pilotos de Aviación General

Abstenerse de operar en rutas con condiciones meteorológicas desfavorables y que afectan la seguridad de sus vuelos.

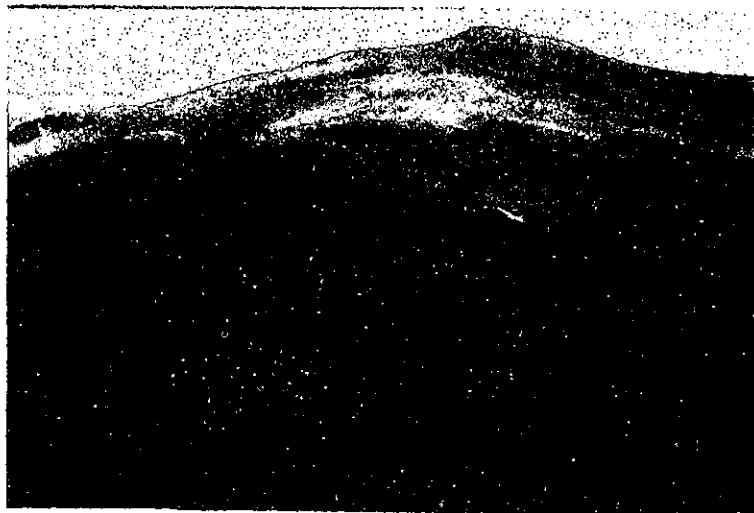
Vo Bo

Capitán CARLOS ORTEGA BONILLA
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.

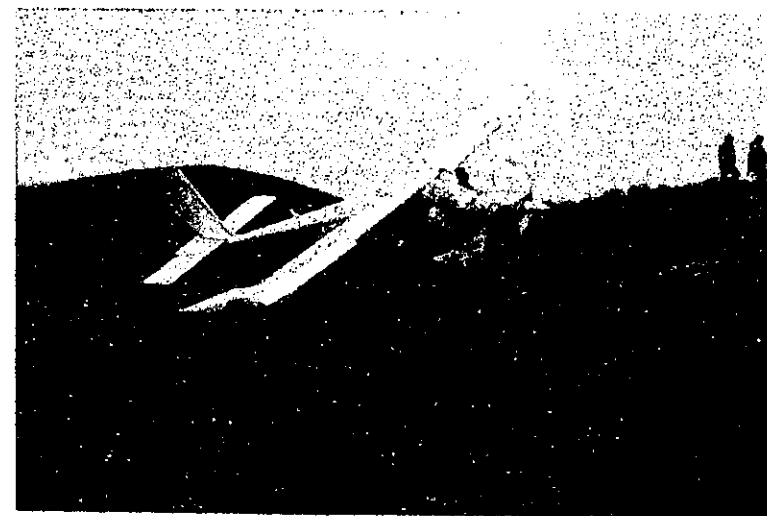
Doctor JUAN CARLOS VELEZ URIBE
Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil.

N-6347 V HELIO COURIER H-295 CALIFORNIA (SANTANDER DEL SUR)

DATOS GENERALES	HECHOS	HALLAZGOS	CAUSA PROBABLE	RECOMENDACIONES RELEVANTES
<p>30-JUN-1996 09:00 HL</p> <p>01-PILOTO ILESO, 01 PX ILESO</p>	<p>DURANTE LA EJECUCIÓN DE UN VUELO VFR ENTRE CUC Y BGA EL PILOTO ENCONTRÓ CONDICIONES DE FUERTE TURBULENCIA Y RAFAGAS DESCENDENTES, MOTIVO POR EL CUAL DECIDIÓ CORTAR EL MOTOR Y EFECTUAR UN ATERRIZAJE DE EMERGENCIA EN UN TERRENO IRREGULAR Y MONTAÑOSO A 11.400 FT.</p>	<p>DURANTE EL DESARROLLO DE LA PRESENTE INVESTIGACIÓN SE ENCONTRÓ:</p> <ul style="list-style-type: none"> •LA AERONAVE NO PRESENTÓ FALLA EN NINGUNO DE SUS COMPONENTES. •EL PILOTO CORTO EL MOTOR Y EFECTUÓ UN ATERRIZAJE DE EMERGENCIA.. 	<p>Decisión del piloto de efectuar un aterrizaje de emergencia por fuertes ráfagas descendentes y turbulencia en un terreno irregular lo cual causo que la aeronave colapsara sus trenes principales y deformara el plano derecho al contacto con el mismo.</p>	<p>A LOS PILOTOS DE AVIACIÓN GENERAL.</p> <ul style="list-style-type: none"> •Abstenerse de operar en rutas con condiciones meteorológicas desfavorables y que afecten la seguridad de sus vuelos.



UBICACIÓN FINAL DE LA AERONAVE



VISTA LATERAL, POSICIÓN FINAL

