



COL-10-14-GIA

INFORME FINAL DE INCIDENTE GRAVE

**Incidente Grave ocurrido el día 3 de Junio de
2010 a la aeronave PIPER PA-28RT-201
Matrícula HK-4546-G en la Pista de Ecopetrol en
el municipio de Tibú, Norte de Santander.**



**Unidad Administrativa Especial
Aeronáutica Civil de Colombia**



Libertad y Orden

Handwritten signature or mark.

ADVERTENCIA

El presente informe es un documento que refleja los resultados de la investigación técnica adelantada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en relación con las circunstancias en que se produjeron los eventos objeto de la misma, con causas y consecuencias.

De conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) Parte Octava y el Anexo 13 de OACI, “El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes. El propósito de ésta actividad no es determinar culpa o responsabilidad”.

Consecuentemente, el uso que se haga de este Informe Final para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos asociados a la causa establecida, puede derivar en conclusiones o interpretaciones erróneas.

SINOPSIS

Aeronave
HK-4546-G

Fecha y hora del Incidente Grave
Junio 03 de 2010 12:30 HL

Lugar del Incidente
Pista de Ecopetrol Tibu

Tipo de Operación
No comercial

Propietario
Adolfo de Jesús Agudelo Callejas

Explotador
El mismo

Personas a bordo
1 piloto

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1 Antecedentes de vuelo

El día 03 de junio de 2010, la aeronave HK-4546-G de acuerdo a lo manifestado por el piloto en declaración a la policía de Tibu, decolo a las 10:10 HL de Bucaramanga destino Tibu con el fin de recoger dos ingenieros, la ultima comunicación con la torre de control de Cúcuta la efectuó a las 12:28 HL en la cual informa que se encuentra a diez millas de Tibu, la torre de control le solicita que llame a no controlado ciento ventidos nueve sin mas comunicación.

El piloto inicia la fase de aterrizaje y al momento de sentar ruedas el tren derecho se retracto no pudiendo ser controlada por el piloto recorriendo aproximadamente 450 metros quedando a 20 metros de la zona de seguridad lado derecho de la cabecera 27.

El piloto abandono ileso la aeronave por sus propios medios.

La aeronave sufrió daños estructurales en las compuertas del tren de nariz, punta plano derecho abollado, flaps lado derecho rotos, punta de las palas dobladas.

El incidente grave se configuro a las 12:45 HL. Condiciones atmosféricas buenas .No se presento incendio.



Vista General de la Aeronave después del Incidente

1.2 Lesiones personales

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total	Otros
Muertos	-	-	-	-
Graves	-	-	-	-
Leves	-	-	-	-
Ilesos	1	-	-	-
TOTAL	1	--	-	-

1.2.1 Nacionalidades de la tripulación y los pasajeros

No se pudo determinar la nacionalidad del piloto.

1.3 Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió daños estructurales en las compuertas del tren de nariz, punta plano derecho abollado, flaps lado derecho rotos, punta de las palas de las hélices dobladas.



Vista general del lugar del accidente



Estado final de la aeronave

1.4 Otros Daños

No se presentaron.

1.5 Información personal

Piloto

Edad

Desconocida

Licencia

Desconocido

Nacionalidad

Desconocida

Certificado médico

Desconocido

Equipos volados como piloto

Desconocido

Ultimo chequeo en el equipo

Desconocido

Total horas de vuelo

Desconocido

Total horas en el equipo

Desconocido

Horas de vuelo últimos 90 días

Desconocido

Horas de vuelo últimos 30 días

Desconocido

Horas de vuelo últimos 3 días

Desconocido

Nota: No se pudo corroborar ninguna información relacionada con el piloto en razón que posiblemente se trato de una suplantación de identidad, ya que el nombre que figura en el plan de vuelo y la declaración dada por el piloto en la estación de policía de Tibú no corresponden.

A la oficina del Grupo de Investigación se presento el señor que figuraba en el plan de vuelo con denuncia presentada ante la Fiscalía 60 de Medellín por falsedad en documento público.

1.6 Información sobre la aeronave

Marca
PIPER

Modelo
PA-28RT-201-T

Serie
28R-7931276

Matrícula
HK-4546-G

Certificado de aeronavegabilidad
0004078

Certificado de matrícula
R002092

Fecha última inspección y tipo
Mayo 11 2010 100:00Horas

Fecha de fabricación
1.979

Fecha última servicio
Mayo 11 2010 100:00Horas

Total horas de vuelo
1.798:12 Horas

Total horas D.U.R.G
663:00 horas

Motor

Marca
CONTINENTAL

Modelo
TSIO-360-FB

Serie
310177

Total horas de vuelo
1.786:39 Horas

Total horas D.U.R.G
663:55 Horas

Hélice

Marca
HARTZELL

Modelo
BHC-C2YF-1BFE

Serie
AM2355

Total horas de vuelo
1.786:39 Horas

Total horas D.U.R.G
12:45 Horas

1.7 Información meteorológica

Las condiciones meteorológicas para el día y hora del incidente eran aptas para la clase de vuelo que se encontraba efectuando la aeronave.

1.8 Ayudas para la navegación

No tuvieron incidencia en el presente Incidente grave.

1.9 Comunicaciones

Las comunicaciones se efectuaron de manera normal entre la torre de control del aeropuerto de Cúcuta y la aeronave, su última comunicación correspondió a la información del piloto a la torre de Cúcuta a las 12:28:18 HL informando que se encontraba a diez millas de Tibu.

1.10 Información de aeródromo

El aeródromo de Tibu, no es controlado ubicado en coordenadas N-08°38.0, W-72°44.0 administrado por la empresa Ecopetrol, cuenta con una pista de aterrizaje con una longitud de 1.500 metros y 30 de ancho, con orientación 09-27 y una altitud de 220 ft sobre el nivel medio del mar.

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable. La aeronave no contaba con éste equipo instalado ni era requerido de acuerdo a la reglamentación aeronáutica vigente (Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, Numeral 4.5.6.26 REGISTRADORES DE DATOS DE VUELO – FDR).

1.12 Información sobre restos de la aeronave y el impacto

La aeronave después de aterrizar por la cabecera 27 y recorrer 450 metros efectuó un viraje brusco hacia la derecha ocasionado por la no extensión del tren principal derecho quedando en el margen derecho de la zona de seguridad aproximadamente a 20 metros con daños en compuertas tren de nariz, palas de la hélice dobladas, abolladuras borde de ataque plano derecho y abolladuras en lámina del fuselaje.

1.13 Información médica y patológica

No se efectuó en razón que posiblemente se trato a de una suplantación de identidad, ya que el nombre que figura en el plan de vuelo y la declaración dada por el piloto en la estación de policía de Tibu no corresponde con el que dice ser.

1.14 Incendio

No se presentó.

462

1.15 Aspectos de supervivencia

El incidente grave tuvo capacidad de supervivencia, el piloto abandono la aeronave por sus propios medios.

1.16 Ensayos e investigaciones

De acuerdo a las evidencias encontradas se efectuó una inspección post/incidente por parte de un inspector de Aeronavegabilidad de la Regional de Cúcuta, colocando el avión en gatos comprobando que el tren principal derecho se encontraba retractado por lo cual se procedió a extenderlo manualmente hasta asegurar completamente en los seguros mecánicos. A si mismo no se evidencio daño alguno en el sistema hidráulico y sin evidencias de escape hidráulico. No se pudo energizar el avión para verificar las luces de operación ya que había escapes de combustible en el sitio.

A si mismo al no poder entrevistar al piloto no se pudo determinar la condición de indicación de las luces de transición e inadvertencia de las luces de tren abajo y asegurado.



Tren Principal Derecho Extendido y sin evidencias de daños y/o escapes hidráulicos.

1.17 Información sobre organización y gestión

La aeronave pertenece a un particular, el cual no tiene una organización empresarial. Este arrendó la aeronave a una tercera persona para realizar vuelos de entrenamiento. De acuerdo a la información del dueño de la aeronave, menciona que no conoce al arrendador y que confiaba en el cumplimiento del contrato pactado.

1.18 Información adicional

El Investigador pudo comprobar que la aeronave estuvo volando días antes en Cartagena y Barrancabermeja y posteriormente voló a Bucaramanga de donde salió hacia Tibú. Para el aterrizaje de las aeronaves en este aeródromo, se requiere un permiso especial otorgado por el Explotador del aeródromo, pero según información de Ecopetrol, explotadora del aeródromo, la aeronave no contaba con permiso.

1.19 Técnicas de investigación útil o eficaz

No requeridas.



2. ANÁLISIS

2.1 Generalidades

Para el desarrollo de la presente investigación se contó con el análisis de la documentación factual existente, lo informado por el piloto en una inspección de policía en Tibu, inspección del sistema hidráulico y registros de mantenimiento.

2.2 Operaciones de vuelo

2.2.1 Calificaciones de la tripulación

Al no presentarse el piloto al Grupo de Investigación de Accidentes, no se pudo determinar las condiciones de operación del sistema eléctrico del tren si hubo o no indicación de las luces de transición y indicación de tres luces verdes condición normal para un aterrizaje.

2.2.2 Procedimientos operacionales

No aplicable.

2.2.3 Condiciones meteorológicas

Las condiciones meteorológicas no tuvieron incidencia en el presente incidente grave, estas eran aptas para la operación segura de la aeronave.

2.2.4 Control de Tránsito Aéreo

No tuvo incidencia en el presente incidente grave, este se efectuó bajo las normas y coordinaciones radiotelefónicas establecidas para el control del vuelo.

2.2.5 Comunicaciones

Las comunicaciones se efectuaron de acuerdo a la normatividad establecida. Tanto el control de torre como la tripulación de la aeronave ejecutaron los procedimientos radiotelefónicos adecuados. Estos no tuvieron incidencia en el presente incidente grave.

2.2.6 Ayudas para la navegación

Estas no tuvieron incidencia en la ocurrencia del presente incidente grave.



2.2.7 Aeródromos

Este no tuvo incidencia en la ocurrencia del presente incidente grave, el aeródromo de Tibu posee una pista en condiciones y longitud adecuada para la operación segura de la aeronave.

2.3 Aeronaves

2.3.1 Mantenimiento de aeronave

El HK-4546- G cumplía con el mantenimiento preventivo ordenado por el fabricante en el manual de mantenimiento, bajo las guías de inspección para servicios regulares, igualmente, cumplía con las respectivas AD's correspondientes a la aeronave, motor, hélice y accesorios; el último servicio realizado correspondió a un servicio de 100 horas realizado 11 de mayo de 2010.

2.3.2 Rendimiento de la aeronave

Su rendimiento para el peso y la aproximación para el aterrizaje eran los adecuados. Este no tuvo incidencia en el incidente grave.

2.3.3 Peso y balance

La aeronave se encontraba dentro de los límites de peso y balance adecuados para la operación, su único ocupante correspondía al Piloto.

2.3.4 Instrumentos de la aeronave

Estos no tuvieron influencia en la ocurrencia del presente incidente grave.

2.3.5 Sistemas de la aeronave

No tuvieron incidencia en la ocurrencia del presente incidente grave.

2.4 Factores Humanos

2.4.1 Factores psicológicos y fisiológicos que afectaban al personal

No se efectuaron exámenes médicos post- incidente grave ya que posiblemente se trato de una suplantación de identidad.

2.5 Supervivencia

2.5.1 Personal del Búsqueda y Salvamento y Extinción de Incendios

No requerido.

2.5.2 Análisis de lesiones y víctimas

Al piloto no le fue practicado examen de alcohol y drogas ya que no se pudo obtener contacto con el desde el día del incidente.

2.5.2 Aspectos de supervivencia

El piloto evacuó ileso la aeronave por sus propios medios.



3. CONCLUSION

3.1 Conclusiones

- La tripulación estaba compuesta por 01 (un) piloto. No se pudo obtener información relativa a la experiencia, horas de vuelo ni numero de licencia ni certificado medico ya que posiblemente se trato de una suplantación de identidad.
- Las condiciones meteorológicas no tuvieron incidencia en el presente incidente grave.
- Las comunicaciones se efectuaron de acuerdo a la normatividad establecida.
- El HK-4546- G cumplía con el mantenimiento preventivo ordenado por el fabricante en el manual de mantenimiento.
- Su rendimiento, Peso y Balance y Sistemas no tuvieron incidencia en el incidente grave.
- La inspección post-incidente grave efectuada en el sitio del incidente evidencio que no se presento daño en el sistema hidráulico del tren principal derecho, al no encontrarse escapes ni líneas rotas.
- Se efectuó la extensión del tren principal derecho asegurando completamente dentro de los seguros mecánicos.
- No se pudo determinar las condiciones de las luces de posición del tren al no energizarse el avión por escapes de combustible en el área.
- El piloto al efectuar el aterrizaje por la cabecera 27 al sentar ruedas el tren principal derecho se retracta ocasionando que la aeronave se desplace hacia la derecha sin lograr recobrar el control de la aeronave.
- No se pudo comprobar la idoneidad del piloto ya que no se presento a la oficina de seguridad ni medicina de aviación y se trato posiblemente de una suplantación de identidad.
- El piloto abandono la aeronave por sus propios medios.
- No se presentó incendio post-incidente grave.



3.2 Causa

El incidente se ocasiono debido a la retracción del tren principal derecho al momento del aterrizaje.

Clasificación por taxonomía OACI

Falla o Mal Funcionamiento del Sistema / Componente (No del Grupo Motor) SCF-NP



4. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

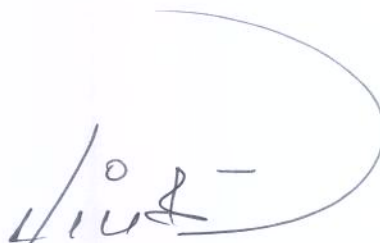
A LA AVIACIÓN PRIVADA

Que los particulares dueños de aeronaves y Aeroclubes, revisen y estudien la competencia y capacidad profesional y técnica del personal que eventualmente requiere el alquiler de aeronaves, con el fin de evitar el uso inadecuado de las aeronaves que pueda poner en riesgo la vida de terceras personas, la seguridad de las aeronaves y de las instalaciones aeronáuticas.

A LA AEROCIVIL

Para que a través de la Dirección de Servicios a la Navegación se emita un notam, informando el permiso de operación que debe tener por parte del Explotador del Aeropuerto de Tibú (Ecopetrol), de todas las aeronaves que requieran hacer uso de este aeródromo.

Para que el Grupo de Gestión de la Seguridad Operacional realice el control a las recomendaciones del presente informe.



Teniente Coronel **JAVIER EDUARDO LOSADA SIERRA**
Jefe Grupo Investigación de Accidentes
Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil



