



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

SECRETARIA DE SEGURIDAD AÉREA

GRUPO INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACIÓN

MATRICULA:	HK-1084
MARCA:	CESSNA
MODELO:	182N
PROPIETARIO:	TAXI AEREO DEL GUAVIARE
EXPLOTADOR:	TAXI AEREO DEL GAUVIARE
LUGAR DEL ACCIDENTE:	PISTA LA PLATA, PUERTO TRUJILLO META
FECHA DEL ACCIDENTE:	12 DE ENERO DE 2002
HORA DEL ACCIDENTE:	15:50 HL

41



1.0 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 12 de enero de 2002 el piloto despegó de Villavicencio con destino a Puerto Trujillo, Meta. Al mando del HK 1084, un Cessna 182 de la empresa TAXI AEREO DEL GUAVIARE – TAGUA, en vuelo comercial con tres pasajeros abordo. Durante la fase del aterrizaje por la pista 24 del aeródromo de La Plata, antes de sentar ruedas sobre la pista, una ráfaga de viento cruzado lo sacó de la pista, capoteándose al colisionar con obstáculos en la zona de seguridad, produciéndose el accidente, el cual ocurrió con luz solar. Resultaron ilesos el piloto y los tres pasajeros, quienes evacuaron el avión por sus propios medios.

1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulantes	Pasajeros	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves / ilesos	-1-	-3-	--

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Desprendimiento del tren de nariz, hélice doblada, bancada doblada, montante plano derecho roto, punta del estabilizador vertical rota, plexiglás frontal roto, punta del plano izquierdo rota.

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE: SERGIO ANDRÉS.
 APELLIDOS: BARRETO MÉNDEZ
 NACIONALIDAD: COLOMBIANO



EDAD:	28 AÑOS
LICENCIA NO.:	PCA-6578
CERTIFICADO MÉDICO:	37072 VENCE FEBRERO 12/02
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	CESSNA 310
ÚLTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	12 DE ABRIL /01
TOTAL HORAS DE VUELO:	204:36
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	3:30
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 90 DÍAS:	102:15 HRS.
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 30 DÍAS:	48:20 HRS.
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 3 DÍAS:	9:50 HRS.

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	CESSNA
MODELO:	182 N
SERIE NO.:	18260779
MATRICULA:	HK-1084
FECHA DE FABRICACIÓN:	1.971
CERTIFICADO MATRICULA:	Expedido en Junio 24 de 1988 en Bogotá
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	00577 de agosto 13 de 1993
FECHA ÚLTIMA INSPECCIÓN Y TIPO :	De 100 horas Septiembre 4 /01
FECHA ÚLTIMO SERVICIO:	Diario, 12 de Enero/02



TOTAL HORAS DE VUELO:	4.125:46
TOTAL HORAS DURG:	00:00
MOTOR	
MARCA:	CONTINENTAL
MODELO:	0-470-R
SERIE MOTOR:	84195-2-R
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	2803 hrs.
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	402:40 hrs.
ÚLTIMO SERVICIO MOTOR:	Septiembre 4/01

HÉLICE

MARCA:	MC. CAULEY
MODELO:	2A34C-203
SERIE No.:	742268
TOTAL HORAS:	2147:45 hrs.
TOTAL HORAS DURG:	533 hrs.

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Aunque no hay reporte oficial meteorológico, la condición del tiempo según el piloto era de condiciones de viento en ráfagas con buena visibilidad

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No aplicable



1.9 COMUNICACIONES

No aplicable.

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

El aeródromo de La Plata en Trujillo consta de una pista con cabeceras 06-24 con superficie de tierra afirmada.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave fue desplazada de la pista hacia la derecha por efecto del viento en ráfagas, esta colisionó con unas canecas y luego se hundió en una zanja en donde perdió el tren de nariz para luego capotearse quedando en reposo sobre el estabilizador vertical y la estructura superior. Las hélices mostraron dobladuras hacia atrás. La estructura superior sufrió deformaciones menores.

1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLÓGICA

El piloto tenía vigente su certificado médico, no se encontraron factores psicofísicos que lo hubiesen afectado.

1.14 INCENDIO

No se presentó.

1.15 SUPERVIVENCIA

Tanto el espacio ocupacional del piloto como la cabina de pasajeros quedaron en buen estado, lo cual les permitió sobrevivir. El piloto y los pasajeros evacuaron el avión por sus propios medios.



1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No se realizó ninguno.

1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

No se efectuó ninguna investigación sobre la organización y dirección de la empresa

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

No aplicable.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

No aplicable.

2.0 ANÁLISIS

El piloto estaba calificado en el equipo y tenía su certificado médico vigente. Su experiencia en el equipo era aceptable. Sus horas de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días estaban dentro de los límites y por lo tanto no había presencia de fatiga de vuelo. La aeronave era aeronavegable y cumplía con los requisitos de operación.

La condición meteorológica era de buena visibilidad pero con presencia de ráfagas de viento. Esta condición de ráfagas afectó el rendimiento de la aeronave durante la maniobra del aterrizaje y fue factor contribuyente en el accidente.

Las ayudas para la navegación, comunicaciones y del aeródromo no fueron factor en el accidente. La aeronave no estaba equipada con registradores de vuelo.

Durante la fase de la nivelada en el aterrizaje, una ráfaga hizo perder el control de la aeronave al piloto sacando el avión de la pista, desplazándolo hacia la derecha de la misma hacia la zona de seguridad en donde colisionó con algunos obstáculos y luego hundió el tren de nariz en una zanja, colapsándose éste totalmente.

La aeronave finalmente se capoteó quedando en reposo sobre el estabilizador vertical y la estructura superior, produciéndose así el accidente. No se presentó incendio. Tanto el piloto como los pasajeros sobrevivieron al accidente, evacuando el avión por sus propios medios.



No se efectuó ningún análisis en particular de algún componente del avión ni se efectuó ningún estudio de la organización y dirección de la empresa.

3.0 CONCLUSIÓN

3.1 CONCLUSIONES

- El piloto estaba calificado en el equipo y tenía su certificado médico vigente.
- Su experiencia general y en el equipo eran escasas.
- Sus horas de vuelo de los últimos 90, 30 y 3 días se encontraban dentro de los límites.
- La aeronave era aeronavegable.
- La condición meteorológica fue factor contribuyente en el accidente al haber presencia de ráfagas de viento durante el aterrizaje.
- Las ayudas para la navegación, comunicaciones y del aeródromo no fueron factor en el accidente.
- El piloto perdió el control de la aeronave durante el aterrizaje debido a la presencia de ráfagas en la pista.
- La aeronave se salió de la pista por el lado derecho, colisionando con obstáculos y capoteándose sobre una zanja.
- No se presentó incendio.
- El piloto y los pasajeros sobrevivieron al accidente evacuando por sus propios medios.

3.2 CAUSA PROBABLE

Decisión del piloto de efectuar la maniobra del aterrizaje en condiciones de ráfagas sobre la pista.

Pérdida del control de la aeronave por parte del piloto al presentarse una ráfaga al momento de la nivelada, sacando la aeronave del área de maniobra de la pista hacia la zona de seguridad en donde colisionó con obstáculos y se capoteó finalmente.

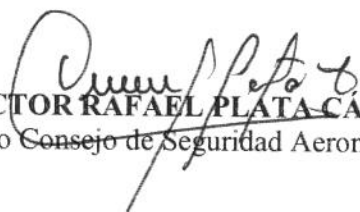


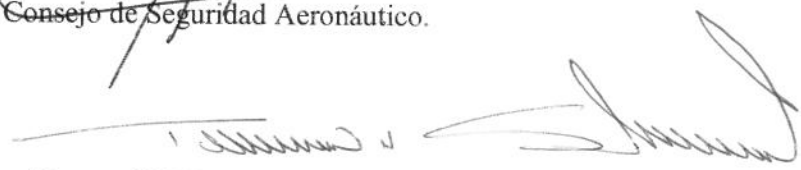
4.0 RECOMENDACIONES

A la empresa TAGUA para que establezca en sus procedimientos de entrenamiento de pilotos y operación, los criterios para efectuar aterrizajes en condiciones de ráfagas.

A la Aerocivil realizar un panorama de riesgos de las pistas de la regional Meta con el concurso de las empresas explotadoras para mejorar la conciencia situacional de los pilotos.

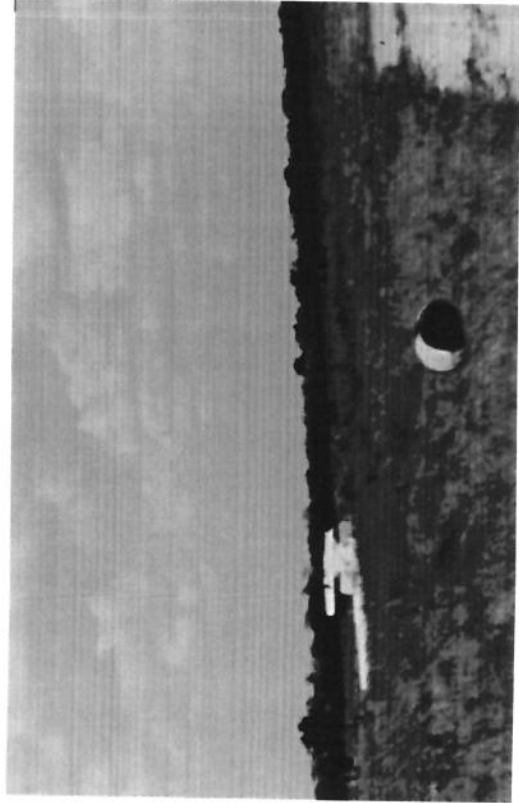
Vo.Bo.


Coronel (r) VÍCTOR RAFAEL PLATA CÁCERES
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.


Doctor FERNANDO SANCLEMENTE ALZATE
Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil.

HK-1084 C-185 PUERTO TRUJILLO, META

DATOS GENERALES	HECHOS	HALLAZGOS	CAUSA PROBABLE	RECOMENDACIONES RELEVANTES
12 ENE 2002 15:50 HL 01 PILOTO ILESO 03 PASAJEROS ILESOS	El día 12 de enero de 2002 el piloto despegó de Villavicencio con destino a Puerto Trujillo, Meta. Al mando del HK 1084, un Cessna 182 de la empresa TAXI AEREO DEL GUAVIARE - TAGUA, en vuelo comercial con tres pasajeros abordo. Durante la fase del aterrizaje por la pista 24 del aeródromo de La Plata, antes de sentar ruedas sobre la pista, una ráfaga de viento cruzado lo sacó de la pista, capoteándose al colisionar con obstáculos en la zona de seguridad, produciéndose el accidente, el cual ocurrió con luz solar. Resultaron ilesos el piloto y los tres pasajeros, quienes evacuaron el avión por sus propios medios.	El piloto estaba calificado en el equipo y tenía su certificado médico vigente. Su experiencia general y en el equipo eran escasas. Sus horas de vuelo de los últimos 90, 30 y 3 días se encontraban dentro de los límites. La aeronave era aeronavegable. La condición meteorológica fue factor contribuyente en el accidente al haber presencia de ráfagas de viento durante el aterrizaje. Las ayudas para la navegación, comunicaciones y del aeródromo no fueron factor en el accidente. El piloto perdió el control de la aeronave durante el aterrizaje debido a la presencia de ráfagas en la pista. La aeronave se salió de la pista por el lado derecho, colisionando con obstáculos y capoteándose sobre una zanja. No se presentó incendio. El piloto y los pasajeros sobrevivieron al accidente evacuando por sus propios medios.	Decisión del piloto de efectuar la maniobra del aterrizaje en condiciones de ráfagas sobre la pista. Pérdida del control de la aeronave por parte del piloto al presentarse una ráfaga al momento de la nivelada, sacando la aeronave del área de maniobra de la pista hacia la zona de seguridad en donde colisionó con obstáculos y se capoteó finalmente.	A la empresa TAGUA para que establezca en sus procedimientos de entrenamiento de pilotos y operación, los criterios para efectuar aterrizajes en condiciones de ráfagas. A la Aerocivil realizar un panorama de riesgos de las pistas de la regional Meta con el concurso de las empresas explotadoras para mejorar la conciencia situacional de los pilotos.



VISTA DE LA CANECA QUE IMPACTO LA AERONAVE



POSICION FINAL DE LA AERONAVE



SA

