

REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISION NORMAS DE VUELO

INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

INFORME FINAL DE ACCIDENTE

“AEROMENEGUA LTDA”

HK-1918

CESSNA A-185-P

LOMALINDA - META

17 DE MARZO DE 2000



**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA
DIVISIÓN NORMAS DE VUELO
GRUPO PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN

MATRICULA: HK-1918

MARCA: CESSNA

MODELO: A-185-P

SERIE No.: C18503127

PROPIETARIO: AEROMENEGUA LTDA

EXPLOTADOR: EL MISMO

LUGAR DEL ACCIDENTE: LOMALINDA

FECHA DEL ACCIDENTE: MARZO -17-DE 2000

HORA DEL ACCIDENTE: 11:20 H.L.



1.0 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 17 de marzo de 2000 a las 10:50 H.L. despegó de San José del Guaviare con destino el aeropuerto de Vanguardia de la ciudad de Villavicencio la aeronave marca Cessna modelo A 185-P con matricula HK-1918 con el piloto LUIS F ROJAS M en vuelo ambulancia con tres personas a bordo uno de ellos con síntomas de envenenamiento.

A las 16:13 UTC aproximadamente, a 35 minutos de vuelo, según versiones del piloto el motor presentó fallas en su funcionamiento hasta apagarse.

El piloto declaró de inmediato la emergencia a los centros de control y decidió efectuar un aterrizaje de inmediato en un campo cercano que presentaba características de superficie irregular. La altura a la que se encontraba la aeronave al momento de presentarse la falla era de 3000 pies. Durante el contacto con el terreno se desprendió el tren y el plano derecho, produciéndose daños generales en la estructura.

Sobrevivieron al accidente el piloto y las tres personas que se encontraban a bordo, posteriormente falleció aquella que presentaba los síntomas de envenenamiento en una clínica de San Martín- Meta.

El accidente ocurrió con luz solar en las coordenadas 03° 28' 42" N 73° 18' 28" W.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULANTES	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	-	-	-
GRAVES	-	-	-
LEVES/ILESOS	1	3	-

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

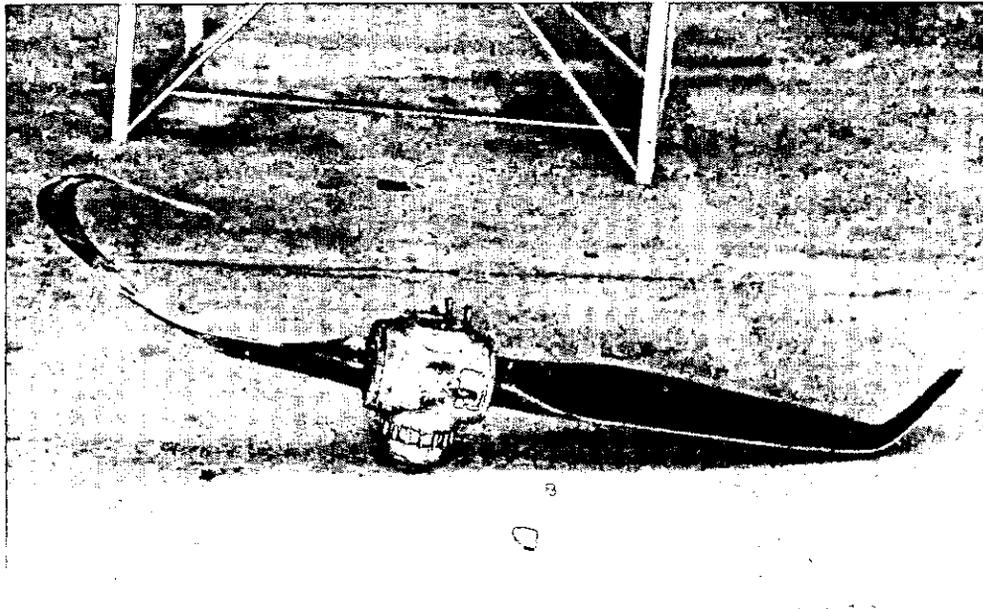
El Tren y el plano derecho desprendidos, el fuselaje con daños generales estructurales producidas por el impacto.



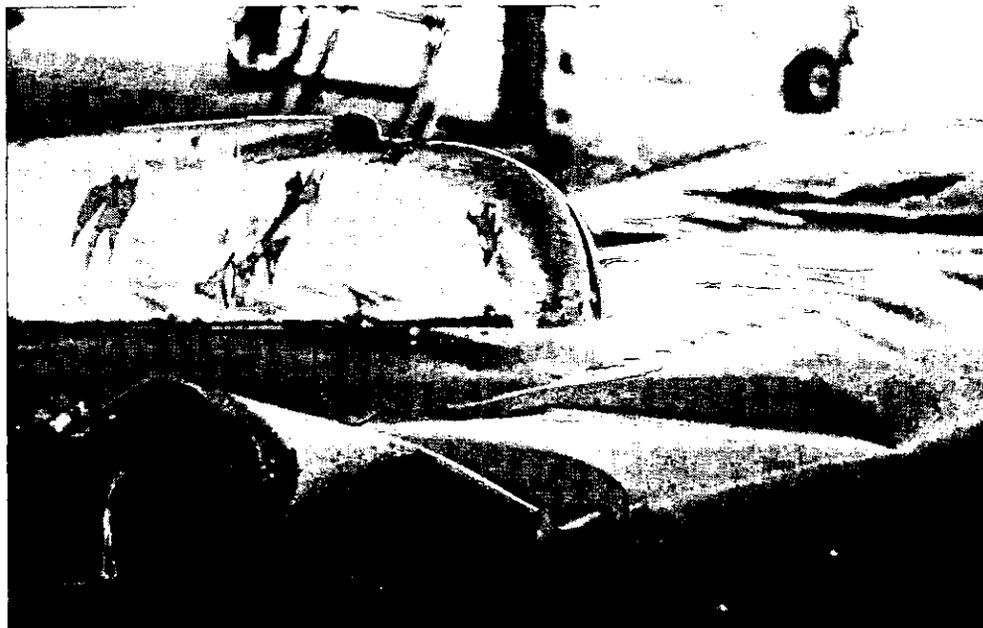
PARTE INFERIOR LADO DERECHO CABINA DE PILOTOS



DOBLAMIENTO PLANO DERECHO



DOBLAMIENTO HÉLICE DEL MOTOR



PUNTA DEL PLANO DERECHO

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.

**1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL****PILOTO**

NOMBRE: LUIS HERNANDO

APELLIDOS: ROJAS MARROQUIN

EDAD: 43 AÑOS

NACIONALIDAD: COLOMBIANA

LICENCIA: PCA-2971

CERTIFICADO MEDICO: 16257883 vigente hasta 09-14-00

EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO: DC-3, Cessna 172, 182,170,180 185 y, Beaver

HORAS DE VUELO EN EL EQUIPO: 672:31

ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO: 28-01-00 Vigente hasta 28-01-01

TOTAL HORAS EN EL EQUIPO: 672:31

ÚLTIMOS 90 DÍAS: 80:49

ÚLTIMOS 30 DIAS: 23:52

ULTIMOS 3 DIAS: 04:42

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

MARCA: CESSNA

MODELO: A-185-F



SERIE No:	C-18503127
MATRICULA:	HK-1918
CERTIFICADO DE MATRICULA:	002714
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	000086
TOTAL HORAS DE VUELO:	5.752:06
TOTAL HORAS DURG:	377:54
MOTOR	
MARCA:	CONTINENTAL
MODELO:	IO-520-D
SERIE No.:	563105
TOTAL HORAS DE VUELO:	DESCONOCIDAS
TOTAL HORAS DURG:	815:04
HÉLICE	
MARCA:	MC CAULEY
MODELO:	D2A34C98-O
SERIE No.:	796844
TOTAL HORAS:	DESCONOCIDAS
TOTAL HORAS DURG:	815:04



1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

No se encontró información sobre este particular en la documentación contenida en la investigación inicial.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No aplicable.

1.9 COMUNICACIONES

El piloto de la aeronave se declaro en emergencia a las 16:13 UTC.

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

No aplicable.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave sufrió fuerte sobre carga (overload) durante el contacto con el terreno de superficie irregular. El único componente desprendido de la estructura fue el tren de aterrizaje derecho. Los demás componentes permanecieron anexos a la estructura del avión.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA

El piloto tenía su certificado médico vigente y no se encontró evidencia de factores psico- físicos que lo hubiesen afectado antes o durante el vuelo.

No se le efectuaron exámenes toxicológicos al piloto.



El paciente por envenenamiento que transportaban hacia Villavicencio falleció por falla respiratoria aguda por intoxicación por órganos fosforados.

1.14 INCENDIO

No se presentó.

1.15 SUPERVIVENCIA

El accidente tuvo capacidad de supervivencia para todos los ocupantes del avión.

El espacio ocupacional del piloto quedó con relativo buen estado así como la cabina de pasajeros.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Se realizó análisis del motor del avión el día 24 de abril de 2000 en Aeroindustrias Leaver encontrándose que este se encontraba en perfecto estado de funcionamiento.

1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

Se efectuó una visita de inspección a AEROMENEGUA LTDA, por parte de un inspector de Aeronavegabilidad, encontrándose una organización básica en el área administrativa y de mantenimiento, no se efectuó ninguna inspección en el área de operaciones.

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

No aplicable.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

No aplicable.



2.0 ANÁLISIS

El piloto se encontraba calificado en el equipo, tenía su certificado médico vigente y no presentó evidencia de factores Psíco-físicos que lo hubiesen afectado al momento del accidente.

Su experiencia en el equipo era aceptable, sus horas de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días se encontraban dentro de los límites y no se encontró evidencia de fatiga de vuelo, la aeronave cumplía con los requisitos de mantenimiento y Aeronavegabilidad exigidos para su operación. No se encontró información meteorológica que hubiese descrito las condiciones en el momento del accidente.

Las ayudas para la navegación, comunicaciones y de aeropuerto no fueron factor contribuyente en el accidente.

El piloto informó tener una falla total del motor y luego declaró la emergencia. Seguidamente decidió efectuar un aterrizaje de emergencia en un terreno de superficie irregular. Durante el contacto contra el terreno la aeronave sufrió fallas estructurales.

El accidente tuvo capacidad de supervivencia

No se presentó incendio.

3.0 CONCLUSIONES

- ❖ El piloto estaba calificado en el equipo.
- ❖ Tenía su certificado médico vigente.
- ❖ No presentó evidencia de factores psico- físicos que lo hubiesen afectado durante el vuelo.
- ❖ Su experiencia en el equipo es aceptable.
- ❖ Sus horas de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días se encontraron dentro de la reglamentación aeronáutica.
- ❖ No se encontró evidencia de fatiga de vuelo.
- ❖ El piloto tuvo tres (3) accidentes anteriores.
- ❖ La aeronave cumplía con los requisitos de mantenimiento y Aeronavegabilidad.



- ❖ No se encontró información meteorológica del momento del accidente.
- ❖ Las ayudas para la navegación, comunicaciones y aeropuerto no fueron factor en el accidente.
- ❖ El piloto informó tener falla total del motor en vuelo.
- ❖ El Piloto se declaró en emergencia.
- ❖ El piloto efectuó aterrizaje de emergencia.
- ❖ No se presentó incendio.
- ❖ El accidente tuvo capacidad de supervivencia

CAUSA PROBABLE

Falla del motor en vuelo no determinada que condujo al piloto a efectuar un aterrizaje de emergencia produciéndose el accidente.

4.0 RECOMENDACIONES

A LA AERONÁUTICA CIVIL:

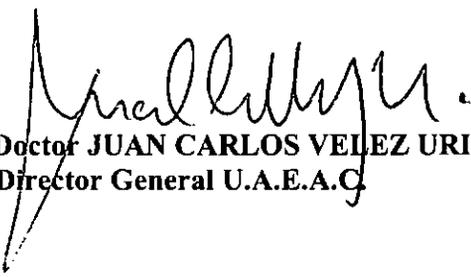
Una auditoria general a la empresa AEROMENEGUA LTDA, con el propósito de determinar sus políticas Técnicas y Operacionales

A LA EMPRESA AEROMENEGUA LTDA.:

Una recalificación total del piloto en el equipo.

Vo. Bo.


Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico del Consejo de Seguridad


Doctor JUAN CARLOS VELEZ URIBE
Director General U.A.E.A.C.