



**OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA**

**DIVISIÓN NORMAS DE VUELO**

**INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS**

**INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN**

**AVIACIÓN CIVIL PRIVADA**

**HK-2424-P**

**CESSNA R-182-Q**

**AL NORTE DEL CARMEN - CHOCO**

**24 DE DICIEMBRE DE 2000**



## ADVERTENCIA

**El presente INFORME FINAL 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 sus 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 e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la 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 e interpretaciones erróneas.**



**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**

<b>MATRICULA:</b>	<b>HK- 2424 P</b>
<b>MARCA:</b>	<b>CESSNA</b>
<b>MODELO:</b>	<b>182 Q</b>
<b>PROPIETARIO:</b>	<b>OSCAR FELIPE BAQUERO S.</b>
<b>EXPLOTADOR:</b>	<b>EL MISMO</b>
<b>LUGAR DEL ACCIDENTE:</b>	<b>AL NORTE DEL CARMEN, CHOCÓ</b>
<b>FECHA DEL ACCIDENTE:</b>	<b>DIC. 24 DE 2000</b>
<b>HORA DEL ACCIDENTE:</b>	<b>10:10 HORA LOCAL</b>



**FOTOGRAFÍAS RESTOS HK-2424 P NORTE CARMEN DEL  
ATRATO**



**LUGAR DE IMPACTO AERONAVE**



**RESTOS DE LA AERONAVE**



## 1.0 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 24 de Diciembre de 2000, siendo las 14:42 UTC, despegó del aeropuerto El Caraño perteneciente a la ciudad de Quibdó, con destino al aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín, la aeronave de matrícula HK-2424-P, al mando del Capitán Camilo Baquero Estrada, con Licencia PCA 7344, sin reportar novedad alguna por parte del piloto en ascenso la aeronave impactó con el terreno a 8.800 pies de altura aproximadamente, sitio ubicado en el radial 065° de la radioayuda VOR perteneciente al aeropuerto de Quibdó, a 5 millas al Norte de El Carmen (Chocó), quedando la aeronave destruida, muriendo todos los cinco ocupantes.

Según informe suministrado por el Capitán Jairo Salamanca, Licencia PTL 1969 quien se encontraba efectuando un vuelo en la ruta Medellín-Quibdó en la aeronave HK-4013 de la empresa SADI, estableció comunicación a las 15:09 UTC con el piloto del HK-2424-P con el fin de saber la ubicación de esta aeronave, manifestando que se encontraba en el radial 065° del VOR de Quibdó a una altura de 8.000 pies y a 6 millas antes de El Carmen de Atrato, diciéndoles que les deseaba una feliz Navidad y un buen vuelo.

Terminando nuestro vuelo en Quibdó dice el Capitán Jairo Salamanca, fuimos informados que se había perdido toda comunicación con el HK-2424-P aproximadamente a las 15:10 UTC.

Es de anotar que en ninguna fase del vuelo el piloto al mando de la aeronave reportó alguna anomalía o emergencia.

### 1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulantes	Pasajeros	Otros
<b>Mortales</b>	1	4	--
<b>Graves</b>	--	--	--
<b>Leves/Illesos</b>	--	--	--

### 1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Aeronave totalmente destruida.

**1.4 OTROS DAÑOS**

No hubo.

**1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL****PILOTO**

NOMBRE:	CAMILO
APELLIDOS:	BAQUERO ESTRADA
NACIONALIDAD:	COLOMBIANO
EDAD:	22 AÑOS
LICENCIA No.:	PCA 7344
CERTIFICADO MEDICO:	25129, VENCE MAYO-10-01
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	CESSNA 182
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	NOV.- 03 - 2001
TOTAL HORAS DE VUELO:	208:25 REGISTRADAS FEB.- 28 - 1998
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	NO DISPONIBLE
HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS:	NO DISPONIBLE
HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS:	NO DISPONIBLE
HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS:	NO DISPONIBLE

El piloto no registró horas de vuelo en el equipo CESSNA 182 ante la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil. En su hoja de vida aparecen certificadas únicamente las horas voladas durante el curso de pilotaje.

**1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE**

MARCA:	CESSNA
MODELO:	182-Q



SERIE No.: C 18266694  
 MATRICULA: HK-2424-P  
 FECHA DE FABRICACION: 1.979  
 CERTIFICADO MATRICULA: R002433  
 CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: 001424  
 FECHA ULTIMA INSPECCION Y TIPO : ANUAL, ENERO 12-2000  
 FECHA ULTIMO SERVICIO: 100 HORAS, 11-01-00  
 TOTAL HORAS DE VUELO: 2.089:26 ENERO 11-00  
 TOTAL HORAS DURG: 127:31 ENERO 11-00

**MOTOR**

MARCA: CONTINENTAL  
 MODELO: O - 470 - U  
 SERIE MOTOR: 467759  
 TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR: 925:11 ENERO 11-00  
 TOTAL HORAS DURG MOTOR: 127:31 ENERO 11-00  
 ULTIMO SERVICIO MOTOR: ENERO 11-00

**HELICE**

MARCA: Mc CAULEY  
 MODELO: C2A34C204  
 SERIE No.: 788885  
 TOTAL HORAS: 460:56 ENERO 11-00  
 TOTAL HORAS DURG: 127:31 ENERO 11-00



### **1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

Tiempo predominante en la zona malo con cúmulos reportado por las aeronaves participantes en la búsqueda del HK-2424-P.

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

El aeropuerto El Caraño de Quibdó cuenta con un VOR-DME que funcionaba correctamente al momento del accidente, como consta en el último reporte del piloto a la Torre de Control donde daba la posición y distancia.

La aeronave contaba con los equipos necesarios para la navegación.

### **1.9 COMUNICACIONES**

Las comunicaciones entre la aeronave y la Torre de Control del aeropuerto El Caraño en todo momento son normales.

No tuvieron incidencia en el accidente.

### **1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO**

El Aeropuerto de El Caraño en Quibdó (Chocó) está localizado en las coordenadas N 05° 41.6', W 76° 38.7'. Tiene una pista en pavimento asfáltico, con una longitud de 1.300 metros x 45 metros de ancho, orientada 12 – 30 en las cabeceras, elevación de 220 pies de altura sobre el nivel medio del mar, autorizada para un P.B.M.O. de 45.163 LBS. Es un aeropuerto controlado, con radioayudas para la navegación aérea como es el VOR-DME y un radiofaro NDB, operación diurna, autorizado para aproximación por instrumentos.

### **1.11 REGISTRADORES DE VUELO**

No aplicable.

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

La aeronave resultó destruida en su totalidad debido al impacto contra el terreno a una altura aproximada de 8.800 pies sobre el nivel medio del mar.





### **1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA**

El piloto tenía su certificado médico vigente y de acuerdo a sus registros se encontraba apto sico-fisicamente para la ejecución del vuelo.

El piloto y los cuatro ocupantes de la aeronave resultaron muertos a causa del impacto y destrucción total del avión.

### **1.14 INCENDIO**

No se presentó incendio post-impacto.

### **1.15 SUPERVIVENCIA**

La búsqueda de la aeronave se dio comienzo el mismo día en que se declaró en emergencia, actuando Helicópteros de la Fuerza Aérea Colombiana, también apoyados por aviones privados y comerciales.

Debido al mal tiempo reinante en el área del accidente, la aeronave fue localizada el 25 de Diciembre pudiendo llegar el primer grupo de auxilio al sitio del percance, terminándose la labor de rescate de las víctimas el 28 de Diciembre también por las malas condiciones meteorológicas en la zona.

El accidente no tuvo capacidad de supervivencia, el piloto y cuatro ocupantes perecieron.

### **1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES**

No aplicable. No se realizan ensayos, ya que la ejecución de los mismos pone en gran riesgo tanto a la aeronave como a la tripulación que ejecutaría los mismos.

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

No aplicable.

### **1.18 INFORMACION ADICIONAL**

No requerida.



## **1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES**

Para la investigación de este accidente se contó con el análisis de los documentos relacionados con la aeronave, las malas condiciones meteorológicas que afectaban la zona del accidente, además del área circundante.

## **2.0 ANALISIS**

El piloto estaba debidamente chequeado en el equipo.

Tenía su certificado médico vigente.

Su último chequeo de vuelo en el equipo accidentado lo había efectuado en Noviembre 3 de 2.000.

Su experiencia de vuelo era desconocida, puesto que nunca registró las horas de vuelo ante la Autoridad Aeronáutica.

Las únicas horas de vuelo que aparecen registradas son las efectuadas durante el curso de pilotaje.

La aeronave cumplía con todos los requisitos de mantenimiento y aeronavegabilidad exigidos para su operación.

Las ayudas para la navegación y comunicaciones no tuvieron incidencia en el accidente.

El factor meteorológico tuvo bastante influencia en el percance.

El piloto de la aeronave realizaba al parecer un vuelo comercial, siendo esta de matrícula privada.

La aeronave de acuerdo al Certificado de Aeronavegabilidad solo le autorizaba llevar al piloto y tres pasajeros.

El piloto permitió sobrecupo al llevar cuatro pasajeros.

El piloto al parecer omitió las reglas para vuelo en condiciones visuales (VFR).

El piloto no reportó ningún tipo de anomalía que hubiera podido afectar la seguridad del vuelo.

El vuelo transcurrió sin novedad, hasta ser declarado en emergencia por no dar respuesta el piloto a los llamados de la Torre de Control.



El sobrecupo en pasajeros y posible mayor peso en equipaje pudo haber afectado el rendimiento normal de la aeronave.

### **3.0 CONCLUSIONES**

El piloto al mando de la aeronave estaba debidamente entrenado y calificado en el equipo, su certificado médico se encontraba vigente, sin ningún tipo de limitaciones físicas o psicológicas; el chequeo y entrenamiento en el equipo se encontraba actualizado.

No fue posible comprobar su experiencia como piloto debido a que no registró sus horas de vuelo ante la Autoridad Aeronáutica.

La aeronave se encontraba con el Certificado de Aeronavegabilidad vigente y su condición de operación y funcionamiento eran normales.

La aeronave al momento del accidente cumplía con todos los requisitos de aeronavegabilidad requeridos para el vuelo.

Las ayudas para la navegación y comunicaciones, no tuvieron incidencia en el accidente.

El piloto efectuó los llamados reglamentarios para aeródromos controlados.

El factor meteorológico tuvo bastante influencia en el accidente al presentar condiciones de mal tiempo.

La aeronave llevaba más de los pasajeros autorizados.

El piloto no reportó ningún tipo de emergencia o falla técnica que hubiera podido afectar la seguridad del vuelo.

Al parecer el piloto pudo haber omitido las reglas de vuelo para condiciones visuales (VFR).

El piloto permitió sobrecupo en el número de pasajeros autorizados por el Certificado de Aeronavegabilidad.

La aeronave siendo de matrícula privada, al parecer realizaba un vuelo comercial, además del mayor número de pasajeros al autorizado en el Certificado de Aeronavegabilidad.

Es posible que la aeronave haya salido a vuelo con mayor peso del permitido, debido al sobrecupo en el número de pasajeros y equipaje.



El mal tiempo y un posible sobrepeso pudieron afectar el rendimiento de la aeronave.

### **CAUSA PROBABLE**

La posible ausencia de cumplimiento por parte del piloto al mando de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, al omitir las reglas para realizar el vuelo en condiciones visuales (VFR) y permitir llevar sobrecupo en el número de pasajeros autorizados a la aeronave en el Certificado de Aeronavegabilidad.

### **FACTOR CONTRIBUYENTE**

Las condiciones meteorológicas desfavorables reportadas durante el día del accidente.

El rendimiento de la aeronave pudo afectarse por las condiciones de mal tiempo y posible sobre peso.

### **4.0 RECOMENDACIONES**

#### **A LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL**

Emitir una circular dirigida a todos los pilotos de aeronaves de Aviación General, solicitándoles estricto cumplimiento de las reglas de vuelo visual y en particular las alturas mínimas de seguridad y las condiciones de visibilidad y distancia de nubes establecidas en los numerales 5.4.2 y 5.9.10 del Reglamento Aeronáutico de Colombia.

Vo Bo

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

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

# HK- 2424 P CESSNA 182 Q, CINCO MILLAS AL NORTE DEL CARMEN DE ATRATO (CHOCÓ)

DATOS GENERALES	HECHOS	HALLAZGOS	CAUSA PROBABLE	RECOMENDACIONES RELEVANTES
<p>24-DICIEMBRE-2000 10.10 H.L.</p> <p>PILOTO Y CUATRO PASAJEROS MUERTOS</p>	<p>Despegó del aeropuerto de Caraña de Quibdó, con destino al aeropuerto Olaya Herrera, la aeronave de matrícula HK-2424- P, sin reportar novedad alguna por parte del piloto en ascenso la aeronave impactó con el terreno a 8.800 pies de altura, en el sitio ubicado en el radial 065° de la radioayuda VOR perteneciente al aeropuerto de Quibdó, a 5 millas al Norte de El Carmen (Chocó), quedando la aeronave destruida.</p>	<p>Las condiciones meteorológicas al momento del accidente eran desfavorables para la realización del vuelo VFR.</p> <p>La aeronave cumplía con todos los requisitos de mantenimiento y aeronavegabilidad exigidos para su operación.</p> <p>Las ayudas para la navegación y comunicaciones no tuvieron incidencia en el accidente</p> <p>El piloto permitió sobrecupo al llevar cuatro pasajeros. El piloto no reportó ningún tipo de anomalía que hubiera podido afectar la seguridad del vuelo.</p>	<p>La posible ausencia de cumplimiento por parte del piloto al mando de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, al omitir las reglas para realizar el vuelo en condiciones visuales (VFR) y permitir llevar sobrecupo en el número de pasajeros autorizados a la aeronave en el Certificado de Aeronavegabilidad.</p>	<p>A LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL</p> <p>Emitir una circular dirigida a todos los pilotos de aeronaves de Aviación General, solicitándoles estricto cumplimiento de las reglas de vuelo visual y en particular las alturas mínimas de seguridad y las condiciones de visibilidad y distancia de nubes establecidas en los numerales 5.4.2 y 5.9.10 del Reglamento Aeronáutico de Colombia.</p>



LUGAR DE IMPACTO AERONAVE



RESTOS DE LA AERONAVE

