

REPÚBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



SECRETARIA DE SEGURIDAD AÉREA

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS

INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

AVIACIÓN CIVIL PRIVADA

HK-2573 P

CESSNA R 172 K

**AEROPUERTO MITÚ
(VAUPÉZ)**

09 DE ENERO 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

**SECRETARIA DE SEGURIDAD AEREA
GRUPO INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACION

MATRICULA:	HK- 2573 P
MARCA:	CESSNA
MODELO:	R 172 K
PROPIETARIO:	MANUEL JOSE RINCÓN BARRETO
EXPLOTADOR:	EL MISMO
LUGAR DEL ACCIDENTE:	AEROPUERTO MITÚ VAUPÉS
FECHA DEL ACCIDENTE:	ENERO 9 DE 2000
HORA DEL ACCIDENTE:	11:02 HORA LOCAL



FOTOGRAFIAS ACCIDENTE HK-2573 P



POSICIÓN FINAL AERONAVE



AERONAVE IMPACTA ANTES DE LA PISTA



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 9 de Enero de 2004, siendo las 14:50 UTC despegó de la pista del municipio de Taraira, la aeronave Cessna 172 con matrícula HK 2573 P con el fin de realizar un vuelo con destino final el aeropuerto de Mitú, llevando a bordo el piloto y dos pasajeros.

El vuelo se desarrolló de manera normal en las fases de ascenso, crucero y descenso, el comportamiento de la aeronave no presentó indicios de falla alguna que hubiera podido afectar la seguridad del vuelo, el piloto realizó los reportes reglamentarios con la Torre de Control del aeropuerto de Mitú, estando en el área de zona de control, aproximadamente a las 16:00 UTC pidió instrucciones para aterrizar, siendo autorizado para la pista 01, con viento de 15 grados de dirección y una intensidad de 20 nudos; pero estando en aproximación final para el aterrizaje, muy cerca de la pista, el piloto dice que sintió fuerte ráfaga de viento perdiendo el control de la aeronave, precipitándola bruscamente contra el terreno, haciendo impacto aproximadamente a 10 o 15 metros antes de la cabecera de la pista 01. La aeronave presentó daños en el tren de nariz, tren principal izquierdo, palas de la hélice dobladas, posible daño interno del motor y tapa inferior del motor abollada.

El accidente tuvo capacidad de supervivencia, el piloto y los dos pasajeros resultaron ilesos, abandonando la aeronave por sus propios medios.

De acuerdo a las informaciones recopiladas el accidente se presentó con luz de día y condiciones meteorológicas calificadas como buenas.

1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulantes	Pasajeros	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves/Ilesos	1	2	--

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Tren de nariz desprendido, tren de aterrizaje principal izquierdo desprendido, palas de la hélice dobladas, motor posible daño interno, tapa inferior motor presenta abolladura.

**1.4 OTROS DAÑOS**

No se presentaron.

1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL**PILOTO**

NOMBRE:	MAUEL JOSE
APELLIDOS:	RINCÓN BARRETO
NACIONALIDAD:	COLOMBIANA
EDAD:	53 AÑOS
LICENCIA No.:	PCA 5203
CERTIFICADO MEDICO:	No.17.169.798 VIGENTE
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	CESSNA 206, 172
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	DIC.-18-1999
TOTAL HORAS DE VUELO:	920:17 OCT.-24-91
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	142:00 HORAS
HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS:	60 HORAS
HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS:	45 HORAS
HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS:	07:40 HORAS

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	CESSNA
MODELO:	R 172 K
SERIE No.:	CR 1723412



MATRICULA: HK-2573 P
FECHA DE FABRICACION: AÑO 1981
CERTIFICADO MATRICULA: R002949 VIGENTE
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: No. 001688
FECHA ULTIMA INSPECCION Y TIPO : Julio 7-1999 ANUAL
FECHA ULTIMO SERVICIO: Enero 6 de 2000 – 50 HORAS
TOTAL HORAS DE VUELO: 2140:07 HORAS
TOTAL HORAS DURG: 88:55 HORAS

MOTOR

MARCA: CONTINENTAL
MODELO: IO-360-KB
SERIE MOTOR: No. 356649
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR: 2140:07 HORAS
TOTAL HORAS DURG MOTOR: 610:12 HORAS
ULTIMO SERVICIO MOTOR: Enero 6 de 2000 – 50 HORAS

HELICE

MARCA: MC CAULEY
MODELO: 2A34C-203
SERIE No.: 807567
TOTAL HORAS: 2140:07 HORAS
TOTAL HORAS DURG: 88:55 HORAS



1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

No se tienen datos oficiales de las condiciones del tiempo el día del accidente, el piloto en el informe dice que fue autorizado aterrizar por la Torre de Control de Mitú para la pista 01 con viento de 15° y 20 nudos de velocidad.

El factor meteorológico aparentemente no tuvo incidencia en el accidente.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

No tuvieron incidencia en el accidente. El HK 2573 P, se encontraba equipado con los equipos estándares para la navegación en este tipo de aeronaves. También el aeropuerto de Mitú cuenta con la radioayuda VOR-DME y está autorizado para aproximación instrumentos, sin embargo la citada aeronave realizó el procedimiento para aterrizar bajo reglas de vuelo visual.

1.9 COMUNICACIONES

No tuvieron incidencia en el accidente. El piloto realizó los llamados reglamentarios los cuales fueron atendidos por el controlador a cargo en ese momento de la Torre de Control del aeropuerto de Mitú.

1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO

El aeropuerto Alberto León Bentley de Mitú está localizado en las coordenadas, N 01° 15' 13" W 070° 14' 03". Tiene una pista en Macadam, con orientación 01 – 19, elevación de 524 pies sobre el nivel medio del mar, una longitud de 1600 metros, ancho 20 metros, P.C.N. : 12 F/A/Y/T. Es aeropuerto controlado, con radioayudas para la navegación Aérea como es el VOR-DME y un radiofaro NDB, operación diurna, autorizado para aproximación instrumentos.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable para este tipo de aeronave.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

Estando la aeronave en aproximación final para el aterrizaje, muy cerca a la pista, el piloto dice que sintió fuerte ráfaga de viento perdiendo el control de la aeronave, precipitándola bruscamente contra el terreno, haciendo impacto



aproximadamente a 10 o 15 metros antes de la cabecera de la pista 01. La aeronave presentó daños en el tren de nariz, tren principal izquierdo, palas de la hélice dobladas, posible daño interno del motor y tapa inferior del motor abollada.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA

El piloto tenía su certificado médico vigente, no se encontró evidencia de factores psico-físicos que hubiesen afectado antes o durante el vuelo para la ocurrencia del accidente.

1.14 INCENDIO

No se presentó incendio post-impacto.

1.15 SUPERVIVENCIA

El accidente tuvo capacidad de supervivencia. El piloto y los dos ocupantes resultaron ilesos, abandonando la aeronave por sus propios medios.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

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

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION

No se requiere.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No requerida.

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES

Para la investigación del presente accidente se contó con los análisis de los documentos relacionados con la aeronave y el informe de los hechos por parte del piloto al mando.



2.0 ANALISIS

El piloto estaba debidamente chequeado, tenía su certificado médico vigente y sin limitaciones. El último chequeo de vuelo en el equipo accidentado lo había efectuado el 18 de Diciembre de 1999. Su experiencia de vuelo era buena, su record de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días estaba dentro de lo normal, de acuerdo a los Reglamentos Aeronáuticos. Por consiguiente no se evidencia fatiga que hubiera podido colocar en riesgo el desarrollo normal del vuelo.

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 mismo, el factor meteorológico aparentemente no afectó la seguridad del vuelo.

El vuelo se desarrolló de manera normal en las fases de ascenso, crucero y descenso, el comportamiento de la aeronave no presentó indicios de falla alguna que hubiera podido afectar la seguridad del vuelo, el piloto realizó los reportes reglamentarios con la Torre de Control del aeropuerto de Mitú, estando en el área de zona de control, aproximadamente a las 16:00 UTC pidió instrucciones para aterrizar, siendo autorizado para la pista 01, con viento de 15 grados de dirección y una intensidad de 20 nudos; pero estando en aproximación final para el aterrizaje, muy cerca de la pista, el piloto dice que sintió fuerte ráfaga de viento perdiendo el control de la aeronave, precipitándola bruscamente contra el terreno, haciendo impacto aproximadamente a 10 o 15 metros antes de la cabecera de la pista 01.

El accidente tuvo capacidad de supervivencia, el piloto y los dos pasajeros resultaron ilesos, abandonando la aeronave por sus propios medios.

No se presentó incendio post-impacto.

De acuerdo a las informaciones recopiladas el accidente se presentó con luz de día y condiciones meteorológicas calificadas como buenas.

Teniendo en cuenta los anteriores antecedentes, es posible que el piloto en la fase de aproximación final permitiera una baja velocidad de la aeronave, colocándola en situación crítica, teniendo en cuenta la velocidad del viento reportado por la Torre de Control que era en ese momento de 20 nudos, afectando la sustentación aerodinámica de la aeronave, precipitándola contra el terreno antes de llegar a la pista, la cual se hallaba muy cerca del sitio donde impactó.



3.0 CONCLUSIONES

El piloto estaba calificado en el equipo accidentado.

El piloto tenía su certificado médico vigente.

Su último chequeo de vuelo en el equipo accidentado estaba vigente.

Su experiencia total en el equipo era buena.

Sus horas de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días no evidencian fatiga alguna para la ejecución del vuelo.

La aeronave al momento del accidente cumplía con todos los requisitos de aeronavegabilidad y mantenimiento requeridos para la ejecución del vuelo.

El vuelo siempre transcurrió de una manera normal, no se reportó ninguna anomalía o circunstancia que hubiera podido afectar la seguridad del vuelo.

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

El piloto efectuó los llamados reglamentarios para aeródromos controlados.

El aeródromo se encontraba dotado de dos mangaveletas indicadoras de la dirección del viento, las cuales estaban operando adecuadamente.

El piloto recibió y aceptó las condiciones para aterrizar, provenientes de la Torre de Control.

El avión aproximaba para aterrizar a baja velocidad.

La aeronave aparentemente la afectó una ráfaga de viento.

La aeronave perdió sustentación por baja velocidad.

El piloto no pudo controlar el avión.

El avión entra en pérdida de velocidad, sufriendo el desplome, para posteriormente precipitarse contra el terreno.

La aeronave impacta antes de la pista, aproximadamente a 10 o 15 metros de la cabecera 01.

La aeronave presentó daños ocasionados por el impacto. Siendo reparable.



El accidente tuvo capacidad de supervivencia. El piloto y dos ocupantes resultaron ilesos, evacuando el avión por sus propios medios.

No se presentó incendio post-impacto.

CAUSA PROBABLE

Perdida de sustentación de la aeronave debido a una baja de velocidad súbita, causada aparentemente por fenómeno meteorológico no reportado.

FACTOR CONTRIBUYENTE

Posible cortante de viento en la aproximación final.

Es posible una baja velocidad de la aeronave en la fase de aproximación final para el aterrizaje.

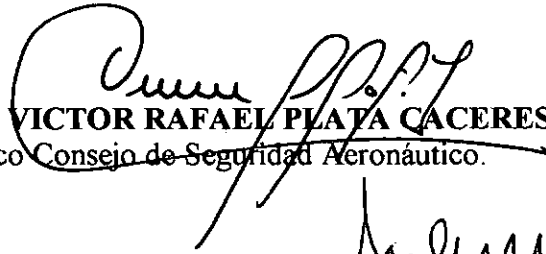
Baja alerta situacional por parte del piloto para maniobrar la aeronave en situación crítica, causada aparentemente por turbulencia fuerte.

4.0 RECOMENDACIONES

AL PILOTO

Estar atento a las condiciones meteorológicas reportadas por el control de Tránsito Aéreo, evitando así situaciones críticas que puedan afectar la seguridad del vuelo.

Vo Bo


CORONEL (R) VICTOR RAFAEL PLATA CACERES
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.

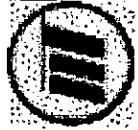

Doctor. JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil.

HK-2573 P - CESSNA R172 K - AEROPUERTO MITÚ (GUAVIARE)

DATOS GENERALES	HECHOS	HALLAZGOS	CAUSA PROBABLE	RECOMENDACIONES RELEVANTES
<p>ENERO 9 DE 2000</p> <p>11:02 HORA LOCAL</p> <p>PILOTO Y DOS PASAJEROS HERIDAS LEVES</p>	<p>Siendo las 14:50 hora local despegó de la pista del municipio de Taraira, con el fin de realizar un vuelo con destino final el aeropuerto de Mitú, llevando a bordo el piloto y dos pasajeros. El vuelo se desarrolló de manera normal estando en aproximación final para el aterrizaje, muy cerca de la pista, el piloto dice que sintió fuerte ráfaga de viento perdiendo el control de la aeronave, precipitándola contra el terreno, haciendo impacto aproximadamente entre 10 a 15 metros antes de la cabecera de la pista 01.</p>	<p>La aeronave cumplía con todos los requisitos de mantenimiento y aeronavegabilidad exigidos para su operación, estando en el área de zona de control, pidió instrucciones para aterrizar, siendo autorizado para la pista 01, con viento de 15 grados de dirección y una intensidad de 20 nudos; en final corta al parecer una cortante de viento, le causó pérdida súbita de velocidad precipitando la aeronave contra el terreno. La aeronave presentó daños en el tren de nariz, tren principal izquierdo, palas de la hélice dobladas, posible daño interno del motor y tapa inferior del motor abollada.</p>	<p>Perdida de sustentación de la aeronave debido a una baja de velocidad causada súbita, aparentemente por fenómeno meteorológico no reportado. FACTOR CONTRIBUTIVENTE Posible cortante de viento en la aproximación final. Baja alerta situacional por parte del piloto para maniobrar la aeronave en situación crítica, causada aparentemente por turbulencia fuerte.</p>	<p>AL PILOTO</p> <p>Estar atento a las condiciones meteorológicas reportadas por el control de Tránsito Aéreo, evitando así situaciones críticas que puedan afectar la seguridad del vuelo.</p>



POSICION FINAL AERONAVE



AERONAVE IMPACTA ANTES DE LA PISTA

