



**OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA**

**DIVISIÓN NORMAS DE VUELO**

**INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS**

**INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN**

**AVIACIÓN CIVIL PRIVADA  
AVIACIÓN EJECUTIVA**

**HK-2753-W**

**CESSNA TU-206-G**

**MUNICIPIO DE REMEDIOS  
ANTIOQUIA, RIO MANDÉ**

**27 DE FEBRERO DE 2001**



**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**

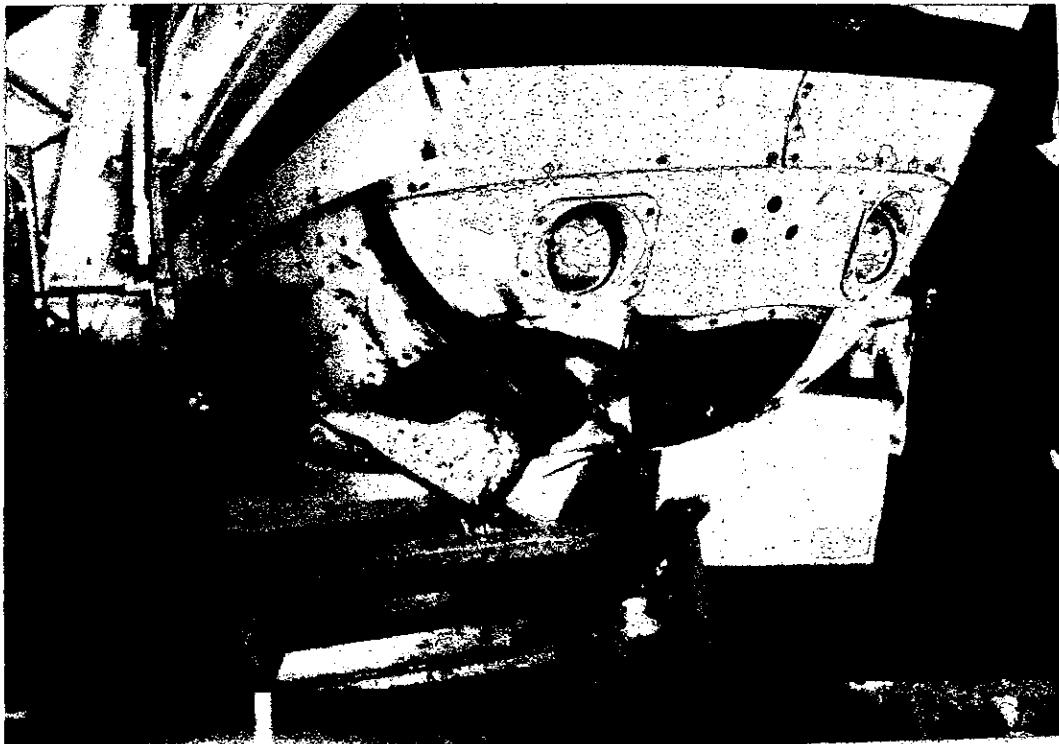
<b>MATRICULA:</b>	<b>HK-2753-W</b>
<b>MARCA:</b>	<b>CESSNA</b>
<b>MODELO:</b>	<b>TU206-G</b>
<b>PROPIETARIO:</b>	<b>INVERSIONES CORRIENTES LTDA</b>
<b>EXPLOTADOR:</b>	<b>EL MISMO</b>
<b>LUGAR DEL ACCIDENTE:</b>	<b>MUNICIPIO DE REMEDIOS ANTIOQUIA, RÍO PENDERISCO</b>
<b>FECHA DEL ACCIDENTE:</b>	<b>27-FEBRERO DE 2001</b>
<b>HORA DEL ACCIDENTE:</b>	<b>11:25 H.L.</b>



**FOTOGRAFÍAS ACCIDENTE AVIÓN HK-2753 W RÍO  
MANDE (ANTIOQUIA)**



**VISTA LATERAL DE LA AERONAVE**



**DAÑOS TREN DE NARIZ**



## 1.0 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 27 de febrero de 2001 el piloto GUSTAVO HERNAN HURTADO ÁLVAREZ, despegó del Aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín a las 10:52 H.L. con destino a la ciudad Vigía del Fuerte (Antioquia) en un vuelo de carga de Inversiones Corrientes Ltda, al mando del HK-2753-W un CESSNA TU-206-G de propiedad de dicha compañía.

Aproximadamente a las 11:22 H.L. el piloto reportó explosiones en el motor y de inmediato la falla total del mismo declarando la emergencia a la torre de Quibdó y comunicó que se disponía a efectuar un aterrizaje de emergencia en las playas del río Penderisco.

El piloto salió ileso y abandonó la aeronave por sus propios medios. Ningún funcionario de la U.A E. A.C, se hizo presente en el sitio por motivos de orden público.

### 1.2 LESIONES A PERSONAS

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

### 1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Tren de nariz destruido, trenes principales destruidos, capó parte inferior dañado, fuselaje con deformación, hélices dobladas.

### 1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron

### 1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE:

GUSTAVO HERNÁN



APELLIDOS:	HURTADO ÁLVAREZ
NACIONALIDAD:	COLOMBIANA
LICENCIA No.:	PCA-3702
CERTIFICADO MEDICO:	47142 Vence 17-03-02
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	No registra
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	31-07-95 vencido
TOTAL HORAS DE VUELO:	No registra
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	No registra
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 90 DÍAS:	No registra
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 30 DÍAS:	No registra
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 3 DÍAS:	No registra

#### 1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	CESSNA
MODELO:	TU-206 G
SERIE No.:	CU 20606428
MATRICULA:	HK-2753-W
CERTIFICADO MATRICULA:	De agosto 20de 1987
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	001652
FECHA ULTIMA INSPECCIÓN :	Septiembre 24/00
TOTAL HORAS DE VUELO:	1.003:18



**MOTOR**

MARCA: CONTINENTAL  
MODELO: TSIO-520-M  
SERIE MOTOR: CU20606428  
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR: 1003:18  
TOTAL HORAS DURG: No registra

**HÉLICE**

MARCA: MC CAULEY  
SERIE: B130179                      B130184                      B130187  
MODELO: No 1. 90Dfa10              No 2. 90Dfa10              No 3. 90Dfa10  
HORAS TOTALES:              1003:18              1003:18              1003:18

**1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

No existe información oficial al respecto en el área del accidente. Sin embargo el piloto reportó estar operando en condiciones de vuelo VFR.

**1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN**

Operaron normalmente tanto las del avión como las de ruta

**1.9 COMUNICACIONES**

El piloto reportó la emergencia en frecuencia 118.4 torre de Quibdo.

**1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO**

No aplicable



#### **1.11 REGISTRADORES DE VUELO**

El avión no estaba equipado con registradores de vuelo.

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

El piloto declaró haber entrado a la playa del Río Penderisco a baja velocidad, desprendiéndose el tren de nariz y colapsando los trenes principales. La estructura sufrió en la parte inferior algunas dobladuras. Las hélices no sufrieron deformación plástica indicando que el motor estaba parado al momento del impacto con el terreno.

#### **1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLÓGICA**

El piloto tenía su certificado medico vigente y no presentaba limitaciones de vuelo.

#### **1.14 INCENDIO**

No se presento incendio.

#### **1.15 SUPERVIVENCIA**

El piloto abandonó el avión por sus propios medios y fue rescatado por un helicóptero de la gobernación de Antioquía

#### **1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES**

El motor del avión fue analizado en AEROLEAVER, encontrándose que la falla total del mismo se debió a la ruptura del cilindro No 1.

#### **1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN**

No se efectuó ninguna investigación en este sentido al explotador.



### **1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL**

No aplicable.

### **1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES**

No se practicó ninguna.

## **2.0 ANÁLISIS**

El piloto tenía vencido el chequeo de vuelo. Su certificado médico estaba vigente. No se encontraron datos sobre su experiencia general, ni sobre sus horas en los últimos 90-30 y 3 días. La aeronave era aeronavegable al momento de iniciar la operación. La condición meteorológica no fue factor en el accidente como tampoco lo fueron las ayudas para la navegación, comunicación y de aeródromo. Durante el vuelo de crucero la aeronave presentó explosiones en el motor con falla total de potencia. El piloto declaró la emergencia y tomo la decisión de efectuar un aterrizaje de inmediato en las playas del Río Penderisco. Durante el contacto con el terreno se produjeron daños estructurales en el avión produciéndose el accidente. No se presentó incendio. El piloto sobrevivió al accidente y abandonó el avión por sus propios medios. Posteriormente fue rescatado por un helicóptero de la Gobernación de Antioquia.

El motor fue analizado por talleres AEROLEAVER, encontrándose que el cilindro No 1 se había roto en vuelo causando la parada del motor.

## **3.0 CONCLUSIONES**

- El piloto tenía vencido el chequeo de vuelo.
- No se encontraron sus datos de experiencia general y en el equipo.
- La aeronave era aeronavegable al iniciar la operación.
- La condición meteorológica no fue factor en el accidente ni lo fueron las ayudas para la navegación, comunicaciones y de aeródromo.
- El motor fallo totalmente en vuelo.
- El piloto declaró la emergencia.
- El piloto efectuó un aterrizaje de emergencia.
- No se presentó incendio.
- El piloto sobrevivió al accidente.
- El motor fue analizado encontrándose roto el cilindro No 1 en vuelo.



**CAUSA PROBABLE**

Ruptura del cilindro No 1 que condujo a la falla total, del motor de la aeronave haciendo esta situación que el piloto decidiera efectuar un aterrizaje de emergencia produciéndose así el accidente.

**4.0 RECOMENDACIONES**

1. Al explotador, Inversiones Corrientes LTDA, establecer un programa de mantenimiento preventivo en su aeronave, con el propósito de evitar accidentes como el ocurrido al HK-2753-W. Este programa debe ser presentado a la UAEAC.
2. A la UAEAC., hacer un seguimiento a la anterior recomendación.

Vo.Bo.

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

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

# HK- 2753 W CESSNA TU 206 G INVERSIONES CORRIENTES LTDA. RÍO PENDERISCO MUN. DE REMEDIOS (ANTIOQUIA)

DATOS GENERALES	HECHOS	HALLAZGOS	CAUSA PROBABLE	RECOMENDACIONES RELEVANTES
27-FEBRERO-2001 11:25 H.L.  PILOTO ILESO	Durante la realización de un vuelo entre Medellín y Vigía de Fuerte el piloto aproximadamente a las 11:22 H.L. reportó explosiones en el motor y de inmediato la falla total del mismo declarando la emergencia a la torre de Quibdó y comunicando que se disponía a efectuar un aterrizaje de emergencia en las playas del Río Penderisco.	Durante el vuelo de crucero la aeronave presentó explosiones en el motor con falla total de potencia. El piloto declaró la emergencia y tomó la decisión de efectuar un aterrizaje de emergencia en las playas del Río Penderisco, produciéndose daños estructurales en el avión y ocurriendo así el accidente. Se encontró que el cilindro no 1 del motor se rompió en vuelo.  El motor fue analizado en un taller autorizado encontrándose el cilindro No 1 se rompió en vuelo causando la parada del motor.	Ruptura del cilindro No 1 que condujo a la falla total del motor de la aeronave haciendo esta situación que el piloto decidiera efectuar un aterrizaje de emergencia produciéndose así el accidente.	A la empresa:  Establecer un programa de mantenimiento preventivo en sus aeronaves, con el propósito de evitar accidentes como el ocurrido.  Este programa debe ser presentado a la UAEAC.



VISTA LATERAL DE LA AERONAVE



DAÑOS TREN DE ATERRIZAJE DE NARIZ

