



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-3260-W

CESSNA TU-206-G

TOCANCIPA – CUNDINAMARCA

23 DE MARZO DE 2001



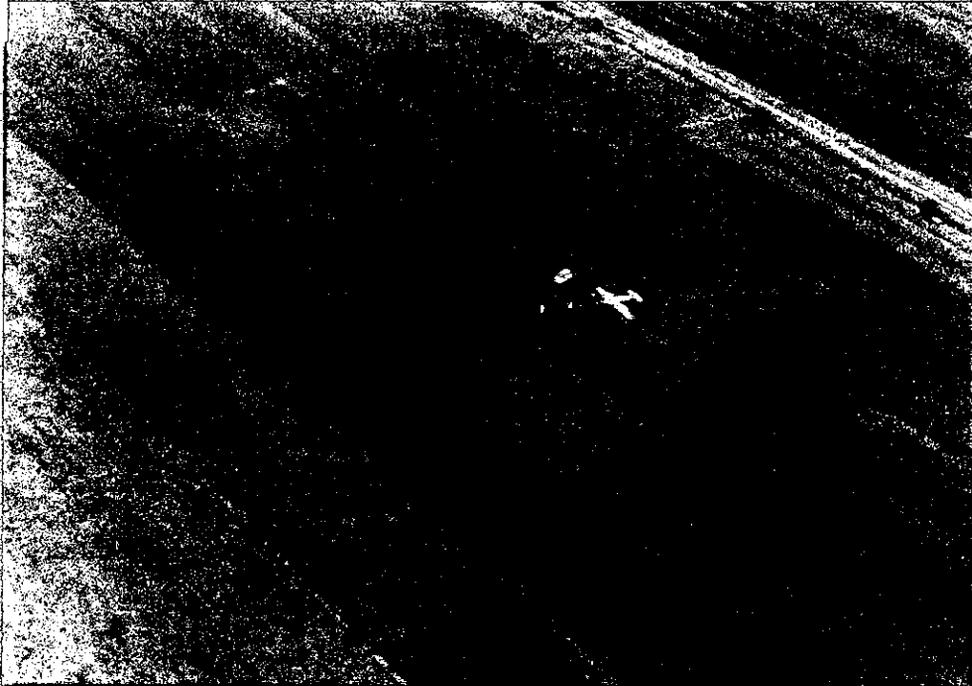
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA
DIVISIÓN NORMAS DE VUELO
GRUPO PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES**

INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN

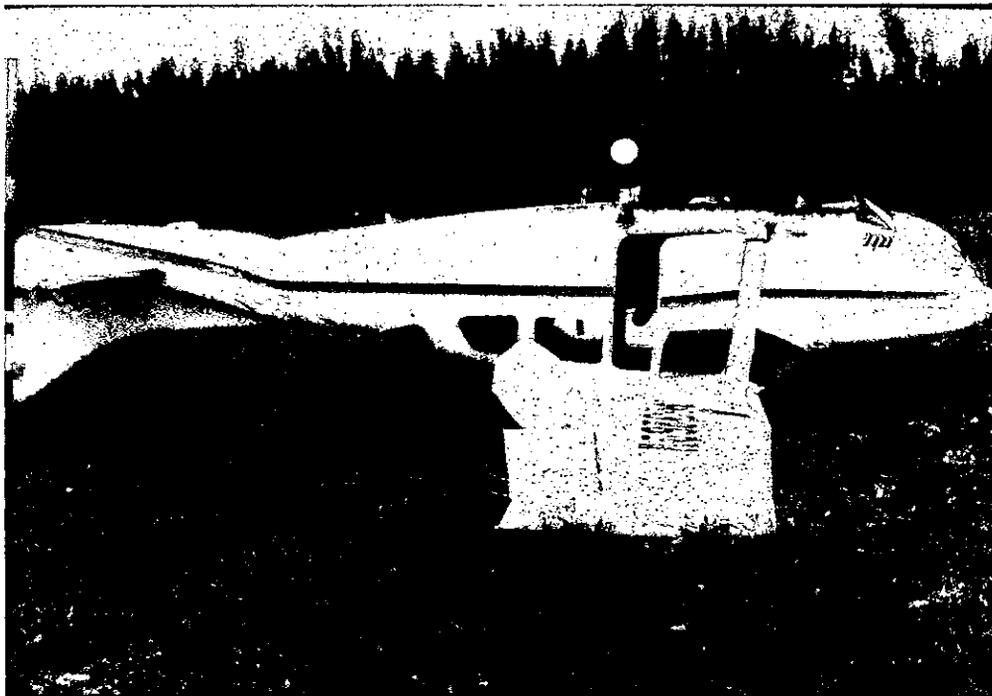
MATRICULA:	HK-3260-W
MARCA:	CESSNA
MODELO:	TU206G
PROPIETARIO:	INVERSIONES ERIDANO
EXPLOTADOR:	EL MISMO
LUGAR DEL ACCIDENTE:	TOCANCIPA
FECHA DEL ACCIDENTE:	23 DE MARZO DE 2001
HORA DEL ACCIDENTE:	12:25 H.L.



**FOTOGRAFÍAS ACCIDENTE AVIÓN HK-3260 W
TOCANCIPA (CUNDIMAMARCA)**



VISTA AÉREA DEL LUGAR DEL ACCIDENTE



VISTA LATERAL DE LA AERONAVE



1.0 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 27 de marzo de 2001, el piloto Edgar E. Vargas A. Despegó de Guaymaral a las 12:45 H.L. con el propósito de efectuar un vuelo local a bordo del HK-3260-W un CESSNA 206G de Inversiones Eridano en vuelo de turismo con un pasajero a bordo. A 10.500 pies de altura el piloto reportó tener humo en la cabina y a continuación reportó tener falla total de potencia el motor. Debido a esta circunstancia, el piloto tomó la decisión de efectuar un aterrizaje de emergencia en un campo cercano.

Durante la maniobra del aterrizaje el avión se capoteó produciéndose el accidente el cual ocurrió con luz solar. El piloto y el pasajero sobrevivieron quedando ilesos y evacuando el avión por sus propios medios.

1.2 LESIONES A PERSONAS

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

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Desprendimiento del tren de nariz, montantes doblados, plano izquierdo deformado, flap izquierdo deformado, timón de dirección y estabilizadores vertical deformados, estabilizadores horizontales deformados, elevadores rotos, capot deformado hélices ligeramente dobladas y daños generales estructurales en el fuselaje.

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE:

EDGAR EDUARDO



APELLIDOS:	VARGAS AMEZQUITA
NACIONALIDAD:	COLOMBIANA
LICENCIA No.:	PPA-2342
CERTIFICADO MEDICO:	30911 Vence 23-11-02
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	No registra
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	28-11-98, Vencido
TOTAL HORAS DE VUELO:	No registra
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	40:35 horas
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 90 DÍAS:	27:20 horas
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 30 DÍAS:	17:30 horas
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 3 DÍAS:	3:00 horas

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	CESSNA
MODELO:	TU-206 G
SERIE No.:	CU 20606995
MATRICULA:	HK-3260-W
CERTIFICADO MATRÍCULA:	R003157
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	000410 de 11 de febrero de 2000
FECHA ULTIMA INSPECCIÓN :	4 de agosto de 2000 de 100 horas
TOTAL HORAS DE VUELO:	1.515:00 horas DURG. 180:00 horas



MOTOR

MARCA:	CONTINENTAL
MODELO:	TSIO-520-M
SERIE MOTOR:	H189316N
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	1515:00 horas
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	180:00 horas

HÉLICE

MARCA:	MC CAULEY
SERIE:	880443
MODELO:	D3434C402C
HORAS TOTALES:	1.330:00 horas DURG: 330:00 horas

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

La condición meteorológica de Guaymaral de las 12:00 (17:007) era:

METAR SKGY 2317007 15006 9999 SCT 017
OUC 070 XX/XX A 30.36

Este reporte refleja condiciones visuales en Guaymaral el día 23 de marzo de 2001.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

Estas operaban normalmente tanto en tierra como en la aeronave.

1.9 COMUNICACIONES

Fueron normales entre el avión y la torre de Guaymaral, a la que el piloto reporto la emergencia.



1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

No aplicable

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

La aeronave no estaba equipada con registradores de vuelo.

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave contactó inicialmente con un terreno plano durante la maniobra del aterrizaje pero a continuación el tren de nariz se hundió en una zanja que hizo que este se partiera y que la aeronave se capoteara dejando una trocha de arrastre o post impacto de unos 15 metros en la posición de invertida. Todos los componentes excepto el tren de nariz quedaron anexos a la estructura.

La parte interior del capot del motor sufrió daños, el plano izquierdo se deformó al igual que los flaps del mismo lado. El empenaje sufrió daños estructurales y la estructura sufrió esfuerzos de torsión en donde comienza el cono de cola.

1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLÓGICA

El piloto tenía su certificado medico vigente y no tenía limitaciones para el vuelo.

1.14 INCENDIO

No se presento incendio.

1.15 SUPERVIVENCIA

El piloto y el pasajero fueron rescatados por brigadas terrestres y personal del aeropuerto de Guaymaral aquellos abandonaron la aeronave por sus propios medios.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

El motor de la aeronave fue analizada en las instalaciones de AEROLEAVER determinando que este había presentado la ruptura de la manguera de presión de



aceite haciendo que el motor se detuviera. Esta manguera esta situada a la entrada del Waste-Gate.

1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

No se efectuó ninguna investigación al explotador en este sentido.

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

No aplicable.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

No se utilizó ninguna.

2.0 ANÁLISIS

El piloto tenía el chequeo de vuelo vencido. Su certificado médico estaba vigente y no tenía limitaciones para el vuelo.

No se encontraron los datos correspondientes a sus horas totales de vuelo ni a los equipos volados como piloto. Sus horas voladas en los últimos 90, 30 y 3 días se encontraron dentro de limites y no se encontró presencia de fatiga. Sus horas en el equipo eran de apenas 40:35 . La aeronave era mantenida por Talleres Aviopartes Ltda. Y al momento de la operación era aeronavegable.

La condición meteorológica no fue factor en el accidente, como tampoco lo fueron las ayudas para la navegación, comunicaciones y de aeródromo. El piloto reportó a una altura de los 10.500 pies la presencia de humo en la cabina y a continuación la parada súbita del motor declarando la condición de emergencia, evento ante el cual tomó la decisión de efectuar un aterrizaje de emergencia en un terreno cercano a su posición.

Durante el contacto inicial con el terreno, el tren de nariz se hundió en una zanja colapsandose y haciendo que el avión se capoteara inmediatamente produciéndose el accidente. No se presento incendio.

El piloto y el pasajero resultaron ilesos evacuando el avión por sus propios medios.

El motor de la aeronave fue analizado en Aeroleaver en donde se



determinó que la manguera de presión de aceite a la entrada del Waste-Gate se había roto produciendo el humo en la cabina y la parada súbita del motor.

3.0 CONCLUSIONES

- El piloto tenía el chequeo de vuelo vencido.
- Su certificado médico estaba vigente.
- No se encontró su tiempo de vuelo total ni la información sobre los equipos volados como piloto.
- El tiempo total en la aeronave era solo de 40:35 horas.
- El tiempo de vuelo de los últimos 90-30 y 3 días estaban dentro de límites.
- No se encontró fatiga de vuelo.
- La aeronave era mantenida por talleres Aeronáuticos Aviopartes y era aeronavegable al momento de la iniciación de la operación.
- La condición meteorológica no fue factor en el accidente.
- Las ayudas para la navegación, comunicaciones y de aeródromo tampoco fueron factor en el accidente.
- El piloto reportó humo en la cabina y parada súbita del motor declarando la emergencia.
- El piloto efectuó un aterrizaje de emergencia.
- Durante la maniobra del aterrizaje el tren de nariz se hundió colapsándose y haciendo capotear a la aeronave.
- No se presentó incendio.
- El piloto y el pasajero resultaron ilesos y abandonaron el avión por sus propios medios.
- Se analizó el motor encontrándose que la manguera de presión del aceite a la entrada del Waste-Gate se había roto produciendo el humo en la cabina y parada súbita del motor.

CAUSA PROBABLE

Ruptura de la manguera de presión de aceite del motor a la entrada del Waste-Gate que produjo humo en la cabina y causó la parada súbita del motor haciendo que el piloto decidiera efectuar un aterrizaje de emergencia durante el cual contacto con una zanja que hizo capotear la aeronave produciendo el accidente.

4.0 RECOMENDACIONES

1. Al explotador, establecer un programa de mantenimiento preventivo de

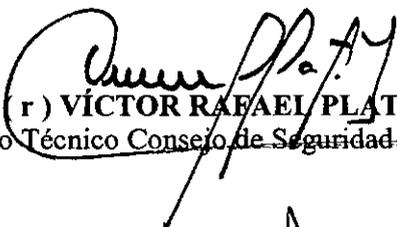


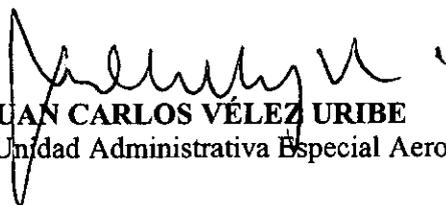
acuerdo al manual de la aeronave que permita el chequeo específico de unidades secundarias como la manguera de presión de aceite del motor, previniendo así la ocurrencia de eventos y de accidentes similares al del HK-3260-W.

Al taller de Mantenimiento:

Verificar los procedimientos de mantenimiento realizados a este tipo de aviación (Ejecutiva).

Vo Bo


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

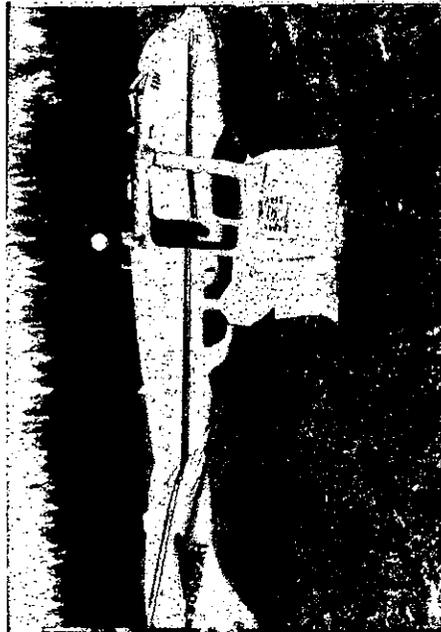

Doctor JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil.

HK- 3260 W CESSNA TU 206 G INVERSIONES ERÍDANO TOCANCIPÁ (CUNDINAMARCA)

DATOS GENERALES	HECHOS	HALLAZGOS	CAUSA PROBABLE	RECOMENDACIONES RELEVANTES
23-MARZO-2001 12:25 H.L. 01 PILOTO ILESO 01 PAX ILESO	Vuelo de turismo con un pasajero a bordo. A 10.500 pies de altura el piloto reportó tener humo en la cabina y a continuación reportó tener falla total de potencia del motor, el piloto tomó la decisión de efectuar un aterrizaje de emergencia en un campo cercano. Durante la maniobra del aterrizaje el avión se capoteó produciéndose el accidente.	El piloto reportó a humo en la cabina y a continuación la parada súbita del motor y la ejecución de un aterrizaje de emergencia. Durante el contacto inicial con el terreno, el tren de nariz se hundió colapsándose y haciendo que el avión se capoteara. El motor fue analizado en donde se determinó que la manguera de presión de aceite a la entrada del waste-gate se había roto produciendo el humo en la cabina y la parada súbita del motor.	Ruptura de la manguera de presión de aceite del motor a la entrada del Waste-Gate que produjo humo en la cabina y causó la parada súbita del motor haciendo que el piloto decidiera efectuar un aterrizaje de emergencia contactando con una zanja que hizo capotear la aeronave produciendo el accidente.	Al explotador: establecer un programa de mantenimiento preventivo de acuerdo al Manual de la aeronave que permita el chequeo específico de unidades secundarias como la manguera de presión de aceite del motor, previniendo así la ocurrencia de eventos y de accidentes similares al del HK-3260-W.



VISTA AÉREA DE LA AERONAVE



CONDICIÓN FINAL DE LA AERONAVE

