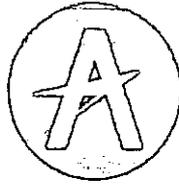


REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISION NORMAS DE VUELO

INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

INFORME FINAL DE ACCIDENTE

PABLO ANTONIO RODRÍGUEZ MOLINA

“PORTEÑA LTDA”

HK-1105-P

CESSNA 182-N

RIO CRAVO NORTE - ARAUCA

27 DE MAYO DE 1997



**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-1105-P

MARCA: CESSNA

MODELO: 182-N

SERIE: 18260783

PROPIETARIO: PABLO ANTONIO RODRIGUEZ
MOLINA

EXPLOTADOR: PORTEÑA LTDA

LUGAR DEL ACCIDENTE: RIO CRAVO- NORTE

FECHA DEL ACCIDENTE: 27 -MAYO- 1997

HORA DEL ACCIDENTE: 10.30 H.L.



1.0 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. RESEÑA DEL VUELO.

La aeronave marca Cessna 182 con matrícula HK-1105-P, despegó de la pista CRAVO NORTE departamento de ARAUCA, el día 27 de mayo de 1997 a las 10:25 HL, con el piloto PABLO ANTONIO RODRÍGUEZ MOLINA al mando, 5 Personas adultas y una menor, con destino el Aeropuerto Santiago Pérez de Arauca.

Durante el ascenso inicial el piloto observó que el indicador de RPM mostraba 1900 revoluciones por minuto, lo cual no es indicación de la potencia normal ni la requerida para el ascenso, ante esta situación decidió regresar al aeropuerto.

El piloto comenzó la aproximación por la pista 22 efectuando los procedimientos requeridos, al hacer contacto con la superficie de ésta; el avión efectuó varios saltos, sobre la misma, al ver esta situación decidió efectuar un sobre paso; al ejecutar dicha maniobra golpeó unos árboles, que se encontraban en un terreno adyacente a la cabecera 04, perdiendo el control del avión y cayendo sobre un pantano.

El accidente ocurrió con luz solar.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULANTES	PASAJEROS	OTROS
MORTALES			-
GRAVES		1	-
LEVES/ILESOS	1	5	-

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave, presentó daños estructurales generales en su fuselaje y en los planos.



IMPACTO CONTRA LOS ÁRBOLES



**TIMÓN DE DIRECCIÓN Y DE PROFUNDIDAD LADO
IZQUIERDO**



PLANO LADO DERECHO

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

PILOTO

NOMBRE:	PABLO ANTONIO
APELLIDOS:	RODRÍGUEZ MOLINA
EDAD:	35 AÑOS
NACIONALIDAD:	COLOMBIANO
LICENCIA:	PPA-2217
CERTIFICADO MEDICO:	9524701 Vence febrero- 7-1998



**EQUIPOS VOLADOS
COMO PILOTO:**

Monomotores hasta 5.670 Kl, Cessna
182, C-172, C-206

**HORAS DE VUELO
EN EL EQUIPO:**

No hay datos registrados en la oficina de
licencias de la U.A.E.A.C.

**ULTIMO CHEQUEO
EN EL EQUIPO:**

16 de abril de 1997 Cessna 182

**TOTAL HORAS
DE VUELO:**

Registradas a Junio 05 1997, 108 Horas

ÚLTIMOS 90 DÍAS:.

25 Horas

ULTIMOS 30 DIAS:

15 Horas

ULTIMOS 3 DIAS:

5 horas

El piloto reportó en la investigación inicial un total de 600 horas y un total de 120 horas en equipo Cessna 182.

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

MARCA:

CESSNA

MODELO:

182-N

SERIE No:

18260783

MATRICULA:

HK-1105-P

**CERTIFICADO DE
MATRICULA:**

No. 353 fecha octubre -22-1993

**CERTIFICADO DE
AERONAVEGABILIDAD:**

10335 Vigente 30-06-1997

**FECHA ULTIMA
INSPECCION Y TIPO:**

14-Febrero 1997, servicio de 1000
horas



FECHA ULTIMO SERVICIO: No hay datos

TOTAL HORAS DE VUELO: 2.831:24

TOTAL HORAS DURG: 246:45

MOTOR

MARCA: CONTINENTAL

MODELO: 0470-U

SERIE: 466416

FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO: Febrero- 14- 1997

TOTAL HORAS: 2.828:24

TOTAL HORAS DURG: 40:32

HÉLICE

MARCA: Mc Cauley

MODELO: 2A34C66

SERIE : 975153

TOTAL HORAS DE VUELO: 03:00

ULTIMO SERVICIO: No hay datos

1-7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Las condiciones meteorológicas en el momento del accidente estaban de acuerdo con la operación VFR que se estaba efectuando.



1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No aplicable.

1.9 COMUNICACIONES

No aplicable.

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

El aeródromo de CRAVO- NORTE tiene una altitud de 460 pies, una pista asfaltada con orientación 04-22 y una longitud de 1.340 mts.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

La aeronave impactó contra unos árboles localizados cerca de la cabecera 04 del Aeropuerto de CRAVO- NORTE, después de iniciar la maniobra de sobre paso, posteriormente el avión cayó al pantano en condición de baja velocidad reposando todos sus componentes en un área pequeña. No hubo desprendimiento de superficies durante la colisión con los árboles, ni en vuelo.

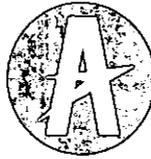
1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLÓGICA

El piloto tenía el certificado médico vigente, no hay récord de factores psico- físicos que le hubiesen impedido las actividades de vuelo.

No se le efectuaron exámenes toxicológicos al piloto.

1.14 INCENDIO:

No se presento incendio.



1.15 SUPERVIVENCIA:

El accidente tuvo capacidad de supervivencia debido a que el espacio ocupacional de la aeronave no sufrió daños considerables debido a la baja velocidad que llevaba al momento del impacto.

Tanto el piloto como los ocupantes fueron rescatados por personal del aeródromo y vecinos de la Región.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No se efectuaron.

1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

No se efectuaron.

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

No aplicable.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

No aplicable.

2.0 ANÁLISIS

El piloto decidió regresar a la pista de CRAVO - NORTE, después de observar que el motor del avión solamente le desarrollaba una potencia de 1.900 revoluciones por minuto y que no presentaba el rendimiento adecuado para continuar con el vuelo.

El piloto inició la aproximación final por la pista 22, al hacer contacto con la superficie golpeó fuertemente la aeronave haciendo que esta rebotara sobre la misma varias veces, ante esta situación optó por realizar un sobre paso pero la aeronave no tenía ni la potencia ni el rendimiento requerido para efectuarlo debido al sobrepeso y sobrecupo de tres personas que llevaba a bordo. Durante esta maniobra colisionó con unos árboles



ubicados en un terreno adyacente a la cabecera 04 produciéndose el accidente.

Como se pudo establecer en la investigación el piloto inició la operación del avión con sobre peso y sobrecupo de tres personas y su correspondiente equipaje, además con una licencia PPA la cual no le permite ejecutar vuelos de tipo comercial.

El piloto suministró los datos de las horas de vuelo, en la investigación preliminar.

De acuerdo a su certificado médico no presentaba ninguna restricción psico- física que le hubieran impedido las actividades de vuelo.

La aeronave era mantenida por la empresa TARPA LTDA, en su historia esta aeronave presenta siete (7) incidentes así:

- 23-01-74
- 27-02-75
- 27-07-78
- 13-11-87
- 03-01-88
- 23-06-92
- 19-10-92

No se pudo establecer la condición del motor, ya que no se realizó el desarme de éste, para efectuar el correspondiente análisis y así haber establecido la causa de la pérdida de las revoluciones de la planta motriz.

El aeródromo fue factor contribuyente ya que en las superficies limitadoras de obstáculos no debe existir ningún tipo de elemento que impida la libre ejecución de maniobras correspondientes al despegue o aterrizaje de aeronaves.

El factor meteorológico, no tuvo incidencia en el accidente.

Las ayudas para la navegación y comunicaciones tampoco fueron factor contribuyente en el accidente.

El accidente tuvo capacidad de supervivencia.

No se presentó incendio.



3.0 CONCLUSIONES

- ❖ El piloto tenía su chequeo de vuelo vigente en el equipo Cessna 182.
- ❖ El piloto tenía su certificado médico vigente.
- ❖ El piloto decidió regresar al aeropuerto de origen por falta de potencia en el motor.
- ❖ El piloto aproximó por la cabecera 22
- ❖ El piloto abordó tres personas mas de las autorizadas en el certificado de aeronavegabilidad.
- ❖ La aeronave era mantenida por la empresa TARPA LTDA.
- ❖ La aeronave tuvo siete incidentes desde 1974 hasta 1992.
- ❖ El factor meteorológico no fue factor contribuyente al accidente.
- ❖ Las ayudas para la navegación, comunicaciones no fueron factores contribuyentes en el accidente.
- ❖ El aeródromo fue factor contribuyente al accidente por la presencia de árboles en la cabecera 04 contra los cuales colisionó la aeronave.
- ❖ Durante el contacto con el terreno el avión rebotó varias veces sobre la pista.
- ❖ El avión cayó en una ciénaga cercana a la cabecera 04.
- ❖ No se presento incendio.
- ❖ El avión tenía sobre cupo de tres pasajeros.
- ❖ El accidente tuvo capacidad de supervivencia.

CAUSA PROBABLE

El haber efectuado un sobrepeso con falla parcial de motor con un sobrepeso de tres personas, inducido por una técnica inapropiada de aterrizaje por parte del piloto.



4.0 RECOMENDACIONES

A LA EMPRESA PORTEÑA LTDA:

- ❖ No utilizar aeronaves con matricula privada (P) en sus operaciones comerciales
- ❖ No utilizar tripulaciones con licencias de Pilotos Privados para sus operaciones comerciales.
- ❖ Un re- entrenamiento al piloto que incluya aterrizajes y trabajo de pista en general, haciendo énfasis en los recobros de los aterrizajes con rebote sobre la pista.
- ❖ Se debe tener en cuenta las características estipuladas en el certificado de aeronavegabilidad con respecto al sobrecupo y sobrepeso de la aeronave.

A LA AERONÁUTICA CIVIL:

- ❖ Garantizar que las superficies limitadoras de obstáculos en los aeropuertos estén libres de estos para evitar accidentes de esta naturaleza.

Vo. Bo.

Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico Consejo de Seguridad

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