



**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA
DIVISION NORMAS DE VUELO
GRUPO PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN

MATRICULA: HK-2155

MARCA: CESSNA

SERIE No: CR-1722852

MODELO: R-172-K

PROPIETARIO: FELIX AMADEO COMENARES

EXPLOTADOR: TAXI AEREO DE ALTOMENEGUA

LUGAR DEL ACCIDENTE: MIRAFLORES

FECHA DEL ACCIDENTE: JULIO-21-1995

HORA DEL ACCIDENTE: 15:25 Hora Local

REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISION NORMAS DE VUELO

INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACION

FELIX AMADEO COLMENARES

TAXI AEREO DE ALTOMENEGUA

MATRICULA HK-2155

CESSNA R-172-K

MIRAFLORES

21 DE JULIO DE 1995



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO:

El piloto LUIS CARLOS ANDRADE CAICEDO, despegó de Calamar al mando del HK-2155 con destino Miraflores el día 25 de julio de 1995. Después de su aterrizaje en Miraflores, despegó nuevamente hacia Calamar a las 15:15 H.L., durante éste trayecto el piloto tuvo dificultades con el motor hasta el punto de apagarse totalmente. El piloto se declaró en emergencia, siendo éste mensaje transmitido por el HK-3993 en frecuencia 126.7 finalmente el piloto decidió regresarse y efectuar un aterrizaje de emergencia en un terreno circundante, durante esta maniobra la aeronave impacto con varios obstáculos y reposó en sentido contrario a su aproximación hacía el terreno quedando invertida, el piloto único ocupante salió ileso del accidente y abandono la aeronave por sus propios medios.

El accidente ocurrió en buenas condiciones de tiempo meteorológico y con luz solar, la hora del accidente ocurrió a las 15:25 H.L

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULANTES	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	-	-	-
GRAVES	-	-	-
LEVES/LESOS	1	-	-

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

El avión sufrió daños estructurales generales, debido al impacto con el terreno, entre otros daños la hélice se dobló, la tijera del tren se rompió, daños en el plano izquierdo, borde de ataque del plano derecho roto, flap izquierdo doblado.

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron

**1.5. INFORMACION SOBRE EL PERSONAL**

NOMBRE:	LUIS CARLOS
APELLIDOS:	ANDRADE CAICEDO
EDAD:	24 AÑOS
NACIONALIDAD:	COLOMBIANO
LICENCIA:	PC-6030
CERTIFICADO MEDICO:	76314883 Vence Diciembre-6-1995
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	CESSNA- 172R y 172K
TOTAL HORAS DE VUELO:	466:27
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	DESCONOCIDO
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	256:22
ULTIMOS 90 DIAS.:	43:37
ULTIMOS 30 DIAS.:	21:12
ULTIMOS 3 DIAS:	04:41

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	CESSNA
MODELO:	R-172-K
SERIE No:	CR-1722852
MATRICULA:	HK-2155
FECHA DE FABRICACIÓN:	1978
CERTIFICADO DE MATRICULA:	006433 Exp Junio -12-1995



CERTIFICADO AERONAVEGABILIDAD: 01362 Indefinido

FECHA ULTIMA INSPECCION Y TIPO: Julio -19-1995

FECHA ULTIMO SERVICIO: Julio-19-1995 de 100 Horas

TOTAL HORAS DE VUELO: 2.655.17

TOTAL HORAS DURG: 392:57

MOTOR

MARCA: CONTINENTAL

MODELO: IO-36U-KB-

SERIE MOTOR: 356726

TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR: DESCONOCIDO

TOTAL HORAS DURG MOTOR: 392:57

ULTIMO SERVICIO MOTOR: Julio-19-1995 100 Horas

HELICE

MARCA: Mc Cauley

MODELO: 2A34C203

SERIE No: 774163

TOTAL HORAS: DESCONOCIDAS

TOTAL HORAS DURG: 392:57

ULTIMO SERVICIO: Julio-19-1995 100 Horas



1.7 INFORMACION METEOROLÓGICA

Según informaciones suministrada por el mismo piloto, las condiciones generales de vuelo eran buenas con presencia de lluvias ligeras en la ruta.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

La ruta es de ADF provisto o ubicado en Miraflores, el cual funcionaba normalmente. La aeronave estaba equipada con 1 ADF.

1.9 COMUNICACIONES

Fueron normales en todo momento entre el ATC y la aeronave.

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

No aplicable

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

El avión no estaba equipado con registradores de vuelo.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

El piloto planeó un aterrizaje de emergencia en un claro de la selva en donde se encontraban troncos de árboles cortados anteriormente, el impacto inicial fue del plano derecho contra uno de estos troncos ocurriendo luego el impacto del tren de aterrizaje contra el terreno y el resto de la estructura contra los obstáculos. Finalmente el avión se capoteo quedando en sentido contrario al de la aproximación planeada, el sitio del impacto esta ubicado a una altura de 1.650 pies sobre el nivel del Mar y se encuentra sobre el radial 150 de la estación de Miraflores muy cerca del Aeródromo local.



1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA

El piloto tenía su certificado médico vigente y no se le encontraron factores psico-físicos que lo hubiesen afectado para sus actividades de vuelo.

No hay perfil de factores humanos en su Hoja de Vida.

No se efectuaron exámenes toxicológicos.

1.14 INCENDIO

No se presento

1.15 SUPERVIVENCIA

El accidente tuvo capacidad de supervivencia, el piloto resultó ileso y abandono la aeronave por sus propios medios, las comisiones de rescate fueron organizadas desde Miraflores, una vez el ATC fue avisado por el HK-3993 a través de la frecuencia de 126.7.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Se efectuó el análisis y la pruebas del motor en un banco de prueba según la investigación inicial, sin encontrar anomalía alguna en el mismo, éste análisis fue efectuado en los Talleres de la CIAC en Bogotá.

No se efectuaron análisis de combustible.

1.17. INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCIÓN

No se efectuó

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No aplicable



1.19. TECNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES O EFICACES

No aplicadas

2.0 ANALISIS

El piloto tenía licencia técnica válida y certificado médico vigente, no aparece en su récord la fecha de último chequeo de vuelo. Contaba con poca experiencia esto se ve reflejado en sus horas de vuelo lo mismo en el equipo, sus horas de vuelo en los últimos 90- 30 y 3 días son normales, la aeronave era mantenida por técnicos de la empresa licenciados por el Departamento de Aeronáutica Civil.

Tenía certificado de matrícula y de aeronavegabilidad vigentes, existen anotaciones sobre anomalías encontradas en el servicio de 100 horas y en algunas hojas de vuelo no completadas por las tripulaciones, habiendo estado el avión en vuelo. El factor meteorológico presentó presencia de lluvias ligeras en la ruta.

Las ayudas para la navegación, comunicaciones y aeródromo no tuvieron incidencia en el accidente, el avión no estaba equipado con registradores de vuelo.

El piloto no presentó factores psico- físicos en su Hoja de Vida que le impidieran sus actividades de vuelo, no hay estudio de perfil psicológico o de factores humanos.

El accidente tuvo capacidad de supervivencia.

No se presentó incendio.

Se analizó el motor en la sede de la CIAC en Bogotá, encontrándose éste en buenas condiciones, ante el evento de que el motor se le apagó en vuelo, haciendo varios intentos de encendido, el piloto decidió efectuar un aterrizaje de emergencia en un claro de la Selva, haciendo contacto con un terreno de obstáculos que dañaron la estructura haciendo capotear el avión.

El análisis efectuado por la CIAC, demostró que el motor estaba en buenas condiciones al momento del accidente y de que no se tomó muestras de combustible para determinar el grado de contaminación.



3.0 CONCLUSIONES

- El piloto tenía el certificado médico vigente.
- El piloto no tenía registrado el último cheque de vuelo.
- El piloto se declaró en emergencia.
- Las ayudas para la navegación, comunicaciones, y aeródromo no tuvieron incidencia en el accidente.
- Se encontró anomalías en el servicio de 100 horas.
- El avión no tenía registradores de vuelo.
- El motor se apagó en vuelo.
- El análisis del motor dio como resultado, que este se encontraba funcionando normalmente.
- No se efectuó análisis de combustible por contaminación.

CAUSA PROBABLE

Apagada del motor en vuelo por razones desconocidas.

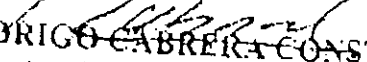


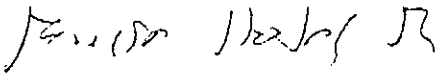
4.0 RECOMENDACIONES

A LA AERONÁUTICA CIVIL:

- Una revisión y supervisión efectiva a la compañía AEROMENEGUA, con el fin de determinar si ésta cumpliendo con los requisitos Aeronáuticos para su funcionamiento.

Vo. Bo.


Capitán ROBRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.


DR. ERNESTO HUERTAS ESCALLON.
Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil.