



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA

DIVISIÓN NORMAS DE VUELO

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS

INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

AVIACIÓN CIVIL PRIVADA

HK-2264-P

CESSNA R-172-K

**RIO GUAVIARE ENTRE BARRANCOMINAS
Y VILLAVICENCIO**

4 DE JUNIO DE 1997



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

INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN

MATRICULA: HK-2264-P

MARCA: CESSNA

MODELO: R172K

PROPIETARIO: ORLANDO ROMERO.

EXPLOTADOR: EL MISMO.

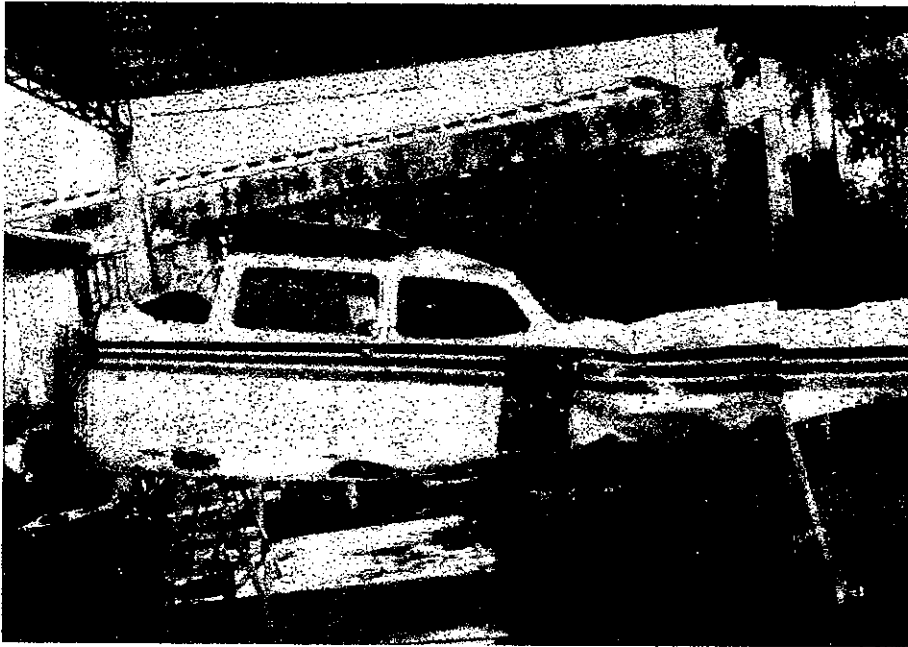
LUGAR DEL ACCIDENTE: Río Guaviare entre
Barranco Minas y
Villavicencio.

FECHA DEL ACCIDENTE: 04 JUNIO DE 1997

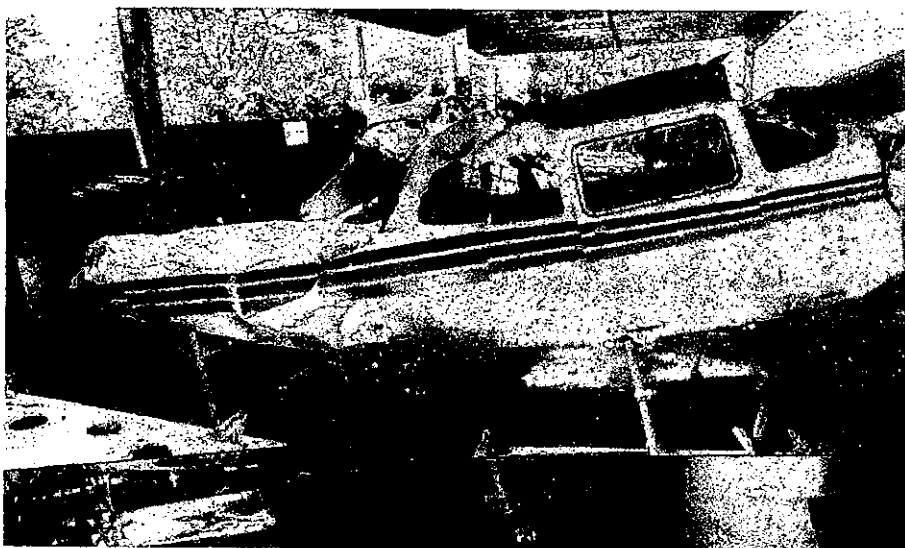
HORA DEL ACCIDENTE: 10:45 H.L.



FOTOGRAFÍAS ACCIDENTE AVIÓN HK-2264 P RÍO GUAVIARE



VISTA LATERAL DE LA AERONAVE



DAÑOS PRINCIPALES EN EL FUSELAJE



1.0 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 4 de junio de 1997, el piloto Carlos E Campo Murillo despegó de Barranco Minas a las 10:40 H.L. con destino Villavicencio en vuelo e traslado al mando del HK-2264-P al servicio del señor Orlando Romero, propietario de la aeronave, la cual era un CESSNA 172. A 200 pies del altura del motor presentó pérdida de presión de combustible deteniéndose finalmente. El piloto decidió acuatizar en el río Guaviare produciéndose el accidente. El piloto resulto ileso, evacuando la aeronave por sus propios medios. El accidente ocurrió con luz solar.

1.2 LESIONES A PERSONAS

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

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Abolladuras y deformación de los bordes de ataque de ambos planos, golpes y deformación en las laminas inferiores del fuselaje, deformaciones y golpes en el tren de nariz.

1.4 OTROS DAÑOS

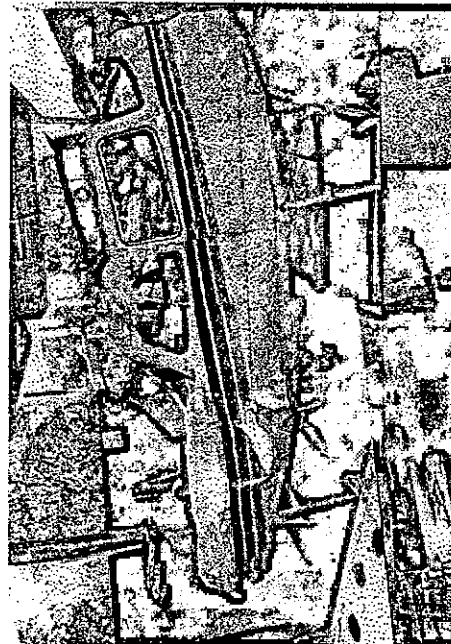
No se presentaron

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE: CARLOS
APELLIDOS: CAMPO MURILLO
NACIONALIDAD: COLOMBIANA
LICENCIA No.: PCA-5104
CERTIFICADO MEDICO: 00312 Vence Noviembre 6 de 1997

HK- 2264 P CESSNA R-172 K RÍO GUAVIARE (GUAVIARE)

DATOS GENERALES	HECHOS	HALLAZGOS	CAUSA PROBABLE	RECOMENDACIONES RELEVANTES
<p>04-JUNIO-1997 10:45 H.L.</p> <p>01 PILOTO ILESO</p>	<p>Ejecución de un vuelo de traslado de aeronave entre la población de Barrancominas y Villavicencio.</p> <p>A 200 pies de altura posterior al decolaje el motor presentó pérdida de presión de combustible deteniéndose finalmente.</p> <p>El piloto decidió acuatizar en el Río Guaviare produciéndose el accidente, el piloto resultó ileso, evacuando la aeronave por sus propios medios.</p>	<p>Su chequeo de vuelo estaba vencido, el piloto declaró haber tenido baja presión de combustible en el motor y haber aplicado los procedimientos correspondientes después del despegue sin resultado alguno, parándose el motor finalmente.</p> <p>Ante este evento el piloto tomó la decisión de efectuar un acuatizaje inmediato sobre el Río Guaviare, produciéndose el accidente.</p> <p>Su experiencia total era aceptable y en el equipo era escasa.</p>	<p>INDETERMINADA:</p> <p>Baja presión de combustible y parada del motor por causa desconocida que condujo al piloto a tomar la decisión de efectuar un acuatizaje inmediato, produciendo el accidente.</p>	<p>Al piloto de la aeronave:</p> <p>un control post-accidente que incluya el repaso de los procedimientos de emergencia y de manejo del sistema de combustible.</p>



VISTA LATERAL DE LA AERONAVE



VISTA LATERAL DE LA AERONAVE





EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	CESSNA-206 PA-28
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	CESSNA-206 vencido
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	No registra
TOTAL HORAS DE VUELO:	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:	R-172-K
SERIE No.:	CR1723414
MATRICULA:	HK-2264-P
CERTIFICADO MATRICULA:	004303
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	000095
TOTAL HORAS DE VUELO:	2.291:20 Horas
HORAS DURG:	150:10 horas.
MOTOR	
MARCA:	CONTINENTAL
MODELO:	IO-360-KB
SERIE MOTOR:	356653
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	2.291:20 Horas
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	150:10



EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	CESSNA-206 PA-28
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	CESSNA-206 vencido
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	No registra
TOTAL HORAS DE VUELO:	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:	R-172-K
SERIE No.:	CR1723414
MATRICULA:	HK-2264-P
CERTIFICADO MATRICULA:	004303
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	000095
TOTAL HORAS DE VUELO:	2.291:20 Horas
HORAS DURG:	150:10 horas.
MOTOR	
MARCA:	CONTINENTAL
MODELO:	IO-360-KB
SERIE MOTOR:	356653
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	2.291:20 Horas
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	150:10



HÉLICE

MODELO: 2A34C203

SERIE: 2291:20

HORAS: No registra

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

No hay informe oficial de meteorología de la pista de Barrancominas, pero el piloto reportó que eran de condiciones CAVOK.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No aplicable.

1.9 COMUNICACIONES

No aplicable

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

No aplicable

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

La aeronave no estaba equipada con grabadores de vuelo.

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave contacto con el agua quedando en estado de flotación. No hubo desprendimiento de ninguna superficie, las cuales permanecieron anexas a la estructura.



1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLÓGICA

No se encontraron factores psico-físicos que hubieran afectado al piloto antes o durante el vuelo. Su certificado médico estaba vigente.

1.14 INCENDIO

No se presentó incendio.

1.15 SUPERVIVENCIA

El piloto fue rescatado por ocupantes de una lancha para ser trasladados al centro médico más cercano. El piloto evacuó el avión por sus propios medios.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Se analizó el motor del avión en los talleres Tamacol Ltda, quienes certificaron haber encontrado el mismo en condiciones normales de operación.

1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

No se efectuó ninguna investigación sobre la organización y dirección del explotador.

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

No aplicable

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

No se utilizó ninguna

2.0 ANÁLISIS

No se encontraron los datos correspondientes al piloto en la investigación inicial sobre los datos de experiencia del mismo.



Su chequeo de vuelo estaba vencido, Su certificado médico estaba vigente. La aeronave era aeronavegable al momento del accidente y era mantenida por talleres Hélices del Meta y Redellano autorizados por la UAEAC.

Las condiciones meteorológicas al momento del accidente eran buenas y por lo tanto no fueron factor en el accidente. Las ayudas para la navegación, comunicaciones y de aeródromo no fueron factor en el accidente. La aeronave no estaba equipada con registradores de vuelo.

El piloto declaró haber tenido baja presión de combustible en el motor y haber aplicado los procedimientos correspondientes después del despegue sin resultado alguno, parándose el motor finalmente. Ante este evento el piloto tomó la decisión de efectuar un acuatizaje inmediato sobre el río Guaviare, produciéndose el accidente. No se presentó incendio.

El piloto resultó ileso, y abandonó la aeronave por sus propios medios, siendo rescatado por pasajeros de una lancha, el espacio ocupacional del piloto quedó en buenas condiciones, lo cual le permitió sobrevivir al accidente.

Su experiencia total era aceptable su experiencia en equipo era muy corta, de apenas 20 horas. Voló 7 horas en los últimos 3 días y no se encontró presencia de fatiga en sus actividades de vuelo.

3.0 CONCLUSIONES

- Se encontraron los datos del último chequeo del piloto en el equipo el cual se encontraba vencido. De su experiencia no se encontró registro.
- Su certificado médico estaba vigente.
- La aeronave era aeronavegable.
- Las condiciones meteorológicas no fueron factor en el accidente.
- Las ayudas para la navegación, comunicaciones y de aeropuerto no fueron factor en el accidente.
- La aeronave no estaba equipada con registradores de vuelo.
- El motor presentó baja presión de combustible y parada total.
- El piloto tomó la decisión de efectuar un acuatizaje inmediato.
- No se presentó incendio.
- El piloto resultó ileso.
- El piloto fue rescatado por ocupantes de una lancha.

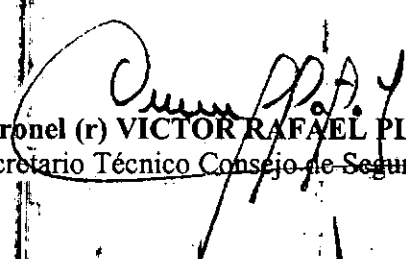
**CAUSA PROBABLE**

Baja presión de combustible y parada del motor por causa desconocida que condujo al piloto a tomar la decisión de efectuar un acuatizaje inmediato, produciendo el accidente.

4.0 RECOMENDACIONES

1. Al piloto de la aeronave un control post-accidente que incluya el repaso de los procedimientos de emergencia y de manejo del sistema de combustible.

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.