

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

JORGE CESPEDES MELO

HK-2470-P

CESSNA A-185-F

SANTA BARBARA DE ISCUANDE

20 DE DICIEMBRE DE 1999



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

INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN

MATRICULA: HK-2470-P

MARCA: CESSNA

SERIE No: 18504123

MODELO: A-185F

PROPIETARIO: JORGE CESPEDES MELO

EXPLOTADOR: JORGE CESPEDES MELO

LUGAR DEL ACCIDENTE SANTA BARBARA DE ISCUANDE

FECHA DEL ACCIDENTE: 12-20-1999

HORA DEL ACCIDENTE: 06:40 H.L.



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO:

El día 20 de diciembre de 1999, a las 06:30 H.L el capitán EDGAR J RUEDA, despegó del aeropuerto de Santa Barbara de Iscuandé con destino Buenaventura al mando del HK-2470-P, en vuelo de traslado. Tres minutos después del despegue la cabina de mando se lleno de humo, circunstancia ante la cual el piloto decidió efectuar un amarizaje, el avión se invirtió tan pronto hizo contacto con el agua quedando finalmente en esa posición. El piloto salió ileso de la aeronave con la ayuda de un nativo.

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

El avión sufrió algunas deformaciones estructurales menores quedando en general en buena condición.

1.4 OTROS DAÑOS:

No se presentaron

1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

PILOTO

NOMBRE: EDGAR JESÚS

APELLIDOS: RUEDA



EDAD:	42 Años
NACIONALIDAD:	Colombiano
LICENCIA:	PC-4664
CERTIFICADO MEDICO:	12962852 Vence 01-20-2000
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	No hay récord
TOTAL HORAS DE VUELO:	No hay récord
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	No hay récord
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	No hay récord
ULTIMOS 90 DIAS.	06:20
ULTIMOS 30 DIAS:	03:40
ULTIMOS 3 DIAS:	01:40

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	Cessna
MODELO:	A-185F
SERIE No:	C-18504123
MATRICULA	HK-2470-P
FECHA DE FABRICACIÓN:	1980



**CERTIFICADO DE
MATRICULA:** 002975 Exp 08-26-1999

**CERTIFICADO DE
AERONAVEGABILIDAD:** 001691 Exp 09-27-1999

**FECHA ULTIMA
INSPECCION Y TIPO** 09-1-1999

**FECHA ULTIMO
SERVICIO:** 09-01-1999 100 horas

TOTAL HORAS DE VUELO: 1.406:00

TOTAL HORAS DURG: 742:45

MOTOR:

MARCA: CONTINENTAL

MODELO: IO-520-D

SERIE MOTOR : 559360

**TOTAL HORAS DE
VUELO:** 3.561:33

**TOTAL HORAS
DURG** 343:55

**ULTIMO SERVICIO
MOTOR :** 09-1-1999

HELICE:

MARCA: MC. CAULEY

MODELO: D3A34C-503

SERIE: 804976

**FECHA Y TIPO****ULTIMO SERVICIO:** 09-01 1999 100 HORAS**TOTAL HORAS VUELO:** 1.406:00**TOTAL HORAS DURG:** 343:55**1.7 INFORMACION METEOROLÓGICA**

No se encontró disponible ni de satélite ni de estación. El piloto declaró la presencia de estratos bajos sobre la playa.

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

No aplicable.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave entró en contacto con el agua en vuelo controlado pero una vez que efectuó el contacto inicial se invirtió quedando finalmente en esta posición. no hubo desprendimiento de superficies antes ni después del impacto.



1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA

No se conocen factores psico- físicos que hayan afectado al piloto para efectuar sus actividades de vuelo.

El piloto tenía su certificado médico vigente al momento del accidente

1.14 INCENDIO

No se presento incendio

1.15 SUPERVIVENCIA

El accidente tuvo capacidad de supervivencia. El espacio ocupacional del piloto quedó en buena condición.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No se efectúo ninguno a los componentes eléctricos ni al motor del avión.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCIÓN

No se efectúo

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No aplicable

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES O EFICACES

No se utilizaron.



2.0 ANALISIS

El piloto no presenta récords sobre su calificación en el equipo, tenía certificado médico vigente, no hay récord sobre los equipos volados, tampoco hay récord sobre el total de horas de vuelo ni sobre las horas en el Equipo. Las horas voladas en los últimos 90- 30 y 3 días se encontraban dentro de los límites y no hay indicio de fatiga. La aeronave se encontraba bajo contrato de mantenimiento de un año con TARPA LTDA, pero estuvo inactiva por un período de seis (6) meses después de lo cual se le practicó un vuelo de prueba. No hay récord sobre fechas de instalación y servicios en los componentes eléctricos.

Se desconoce oficialmente el reporte meteorológico, pero el piloto declaró haber efectuado un amarizaje por haber estratos bajos sobre las playas mas, cercanas este factor contribuyo en el accidente.

Las ayudas para la navegación, comunicaciones y aeródromo no contribuyeron al accidente, el avión no estaba equipado con registradores de vuelo. El piloto declaró haber tenido humo en la cabina, hecho este que lo obligo a amarizar de inmediato, no pudiendo aterrizar por la presencia de estratos bajos en la playa. La aeronave entró con velocidad controlada al agua pero se invirtió en su primer contacto con la misma. La condición de humo condujo al accidente.

El accidente tuvo capacidad de supervivencia.

3.0 CONCLUSIONES:

- ❖ No hay récord de la calificación del piloto en el equipo
- ❖ El piloto tenía certificado médico vigente
- ❖ No hay récord sobre los equipos volados
- ❖ No hay récord sobre el total de las horas de vuelo.
- ❖ Las horas de vuelo de los últimos 90- 30 y 3 días están dentro de los límites.



- ❖ No hay indicios de fatiga de vuelo
- ❖ La aeronave era mantenida por la Empresa TARPA LTDA
- ❖ La aeronave estuvo inactiva durante seis (6) meses.
- ❖ No hay récord de mantenimiento en los componentes electrónicos de la aeronave
- ❖ El factor meteorológico contribuyó al accidente en el sentido de que el piloto no pudo efectuar aterrizaje de emergencia en la playa por la presencia de estratos bajos en la misma..
- ❖ El piloto efectuó un amarizaje.
- ❖ Las ayudas para la navegación, comunicaciones y aeródromo no contribuyeron en el accidente.
- ❖ El avión no estaba equipado con registradores de vuelo.
- ❖ Se presento humo en la cabina.
- ❖ El avión se invirtió durante la maniobra de amarizaje

CAUSA PROBABLE:

Presencia de humo en la cabina, de origen desconocido que hizo que el Piloto tomará la decisión, de efectuar un amarizaje inmediato conduciendo al accidente.



4.0 RECOMENDACIONES:

A la Empresa explotadora, cumplir con los procedimientos de mantenimiento adecuado a través de TARPA LTDA, según lo estipulado por el fabricante.

A la empresa TARPA LTDA, un estricto cumplimiento de los trabajos de mantenimiento, Así como el de efectuar los récords necesarios para cada uno de los componentes del avión, en este caso el de los componentes eléctricos de la aeronave.

A la Aeronáutica Civil, un seguimiento a las recomendaciones anteriores.

Vo. Bo.


Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico


Doctor ERNESTO HUERTAS ESCALLÓN
Director Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil