

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

**VICTOR ORLANDO ROMERO L.**

**MATRICULA HK-2689-P**

**CESSNA TU-206-G**

CALAMAR – DEPTO. DEL GUAVIARE

29 DE MARZO DE 1995



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

**INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACION**

**MATRICULA** : HK-2689-P

**MARCA** : CESSNA

**MODELO** : TU-206G

**SERIE** : No. 20606318

**PROPIETARIO** : VICTOR ORLANDO ROMERO L.

**EXPLOTADOR** : EL MISMO

**LUGAR DEL ACCIDENTE** : CALAMAR (GUAVIARE)

**FECHA DEL ACCIDENTE** : MARZO 29 DE 1995

**HORA DEL ACCIDENTE** : 06:45 HL



**1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS**

**1.1 RESEÑA DEL VUELO**

El día 28 de Marzo de 1995 el HK-2689-P despegó del Aeropuerto de Guaymaral a las 15:40 HL, con destino el aeropuerto de Calamar al mando del capitán GUIDO ELIECER CATANO ORLAS, con PC-5274 y como pasajero EUCARIO BEDOYA BETANCOURT quien tenia licencia de piloto privado.

El día 29 de Marzo de 1995 a las 06:42 HL después de efectuar las pruebas correspondientes al prevuelo, el HK-2689-P con el mismo pasajero sin carga y con 45 galones de combustible inicio la carrera de despegue por la pista 06 del Aeropuerto de Calamar con destino a Villavicencio, a trescientos pies de la cabecera 06 el avión viró hacia la derecha de la trayectoria golpeando unos árboles que se encontraban en esa margen y luego impactó la superficie sufriendo daños estructurales pereciendo el tripulante y el pasajero..

La aeronave quedó a 500 metros de la cabecera 24, con rumbo 190º.

El accidente se presentó a las 06:44 HL con luz diurna.

**1.2 LESIONES A PERSONAS**

Lesiones	Tripulantes	Pasajeros	Otros
Mortales	2	--	--
Graves	--	--	--
Leves/ilesos	--	--	--

**1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE**

Tren de nariz, hélice, motor con daño interno, plano derecho, plano izquierdo, estabilizador horizontal, elevadores, cabina, sección central – fuselaje seriamente averiados por el impacto..

**1.4 OTROS DAÑOS**

No se presentaron.

**1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL****PILOTO**

NOMBRE : GUIDO ELIECER CATAÑO ORLAS

NACIONALIDAD : COLOMBIANO

EDAD : 29 AÑOS

CERTIFICADO MEDICO : 98502546 Vigencia 08-08-95

LICENCIA : PC-5274

ULTIMO CHEQUEO DE  
VUELO EN EL EQUIPO : DESCONOCIDOHORAS DE VUELO EN EL  
EQUIPO : 600:00EQUIPOS VOLADOS  
COMO PILOTO : CESSNA 172XP, CESSNA 180,  
CESSNA 185, CESSNA 206 DE  
HAVILLAN. DCH2.TOTAL HORAS DE  
VUELO : 3.200:00

HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS : 180:00

HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS : 60:00

HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS : 08:15

**1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE**

MARCA : CESSNA

MODELO : TU-206G

SERIE No : 20606318



MATRICULA : HK-2689-P  
FECHA DE FABRICACION : Nov-22-81  
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD : No.01088  
CERTIFICADO DE MATRICULA : No. 005993 otorgado el 01-05-95  
FECHA ULTIMA INSPECCION UAEAC : 01-02-95  
TOTAL HORAS DE VUELO : 2.363.45  
TOTAL HORAS DURG : 217:30  
FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO : 1.000 HORAS 01-18-95

**MOTOR:**

MARCA : CONTINENTAL  
MODELO : TSIO 520M  
SERIE MOTOR No. : 520434  
FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO : 06-09-94  
REPARACION GENERAL

TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR : 2.363:45 horas.  
TOTAL HORAS DURG : 217:30 horas.

**HELICE**

MARCA : MC.CAULEY



MODELO : D3A34C402  
No. DE SERIE : 812203  
FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO : REPARACION GENERAL  
09-29-94  
TOTAL HORAS DE VUELO : 2.363:45 horas

El mantenimiento de la aeronave lo efectuó el taller de Aviopartes Ltda, en Guaymaral con personal licenciado, esta había sido sometida a reparación general por accidente ocurrido en mayo 11 de 1994.

#### **1.7 INFORMACION METEOROLOGICA**

De acuerdo a información verbal de personal de la zona, la visibilidad era más de 10 kms y con viento en calma.

#### **1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION**

El Aeródromo de Calamar carece de ayudas de navegación, la aeronave estaba equipada con ADF, VOR, radar meteorológico y GPS 100.

#### **1.9 COMUNICACIONES**

El aeródromo de Calamar carece de equipos de comunicaciones, la aeronave estaba equipada con VHF.

#### **1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO**

El Aeródromo de Calamar (Guaviare) carece de instalaciones, no tiene ayudas para la navegación, ni comunicaciones.

La pista tiene una longitud de 1.100 mts y 15 mts de ancho.

Las condiciones del piso: es de gravilla y en algunos tramos de grama, el trapecio de aproximación por la cabecera 24 es reducido, zona selvática, por



la cabecera 06 se encuentra el caserío del pueblo. Este Aeropuerto debe operar en condiciones visuales.

### **1.11 REGISTRADORES DE VUELO**

No aplicable.

### **1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO**

Después de efectuar el despegue la aeronave viró hacia la derecha de la cabecera 06 golpeando los árboles para luego caer a tierra en un ángulo de 45°, impactando de frente contra el terreno.

Por el fuerte impacto las palas de la hélice se doblaron, el Capot (superior e inferior) quedó destruido.

Sección central de la ST 118.0 a la ST 208.0 quedaron deformadas y rotas. El Plano izquierdo deformado. Alerón izquierdo deformado. Plano derecho roto ST 154.0 a 190.0. Alerón derecho deformado. Flap derecho e izquierdo deformados. Tren de nariz partido. Motor con posible daño interno. Fuselaje trasero ST-138.0 a 180.6 deformado. Estabilizador horizontal destruido. Elevadores destruidos. Estabilizador vertical y timón de dirección destruidos.

### **1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA**

El piloto GUIDO ELIECER CATAÑO ORLAS, Poseía Certificado Médico No. 98502546, con vigencia hasta el 08-08-95.

En el hospital de Calamar, el médico no practicó los exámenes de alcoholemia y de sustancias sicótropicas por carecer este hospital de los correspondientes equipos.

### **1.14 INCENDIO**

No se presentó.



### **1.15 SUPERVIVENCIA**

La aeronave después del despegue se precipitó contra los árboles a 500 metros de la cabecera 24, margen izquierda. El personal de la región salió a prestar ayuda debido al impacto los pilotos murieron en forma instantánea.

Este accidente no tuvo capacidad de supervivencia.

### **1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES**

No se efectuaron.

### **1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION**

No aplicable.

### **1.18 INFORMACION ADICIONAL**

No aplicable.

### **1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES**

No se efectuaron.

## **2.0 ANALISIS**

El día 29 de marzo de 1995, el HK-2689-P, al mando del piloto GUIDO ELIECER CATANO ORLAS con PC-5274, con Certificado Médico No. 98502546 con vigencia hasta el 08-08-95, como pasajero EUCARIO BEDOYA BETANCOURT, y con 45 galones de combustible, después de efectuar pruebas de motor, hélice y demás sistemas procedió a despegar por la pista 06 del aeropuerto de Calamar con destino la ciudad de Villavicencio

El avión comenzó la carrera de despegue por la cabecera 06 en forma normal el piloto roto la aeronave, bastante temprano de acuerdo a testigos que se encontraban presenciando el despegue, aproximadamente a 300 metros el avión salió a vuelo efectuando un procedimiento de despegue de



alto rendimiento, la aeronave sin contar con la suficiente altura procedió a virar hacia el oriente entrando en pérdida de sustentación, golpeando los árboles el avión se precipitó sobre el terreno en un ángulo de 45°.

Las comunicaciones, las ayudas de navegación, las condiciones meteorológicas, el aeródromo, ni el mantenimiento tuvieron ingerencias en el accidente.

### **3.0 CONCLUSIONES**

El piloto GUIDO ELIECER CATANO ORLAS, tenia su certificado medico y chequeo de vuelo vigente.

El piloto tenia bastante experiencia en el equipo y en las rutas que estaba operando.

El piloto viró hacia la derecha de la trayectoria sin tener la suficiente velocidad y altura.

El piloto no conservó la trayectoria de la pista, además debió tener en cuenta las condiciones de la misma, la cual estaba rodeada por árboles sobre cada margen.

El piloto efectuó un despegue de máximo rendimiento entrando en un stall o pérdida de sustentación.

El HK-2689-P cumplía con todos los requisitos exigidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

La aeronave tenia su certificado de aeronavegabilidad vigente.

La aeronave se encontró dentro de los límites de peso y balance.

La aeronave cumplía con los requerimientos de mantenimiento.

### **CAUSA PROBABLE**

La causa probable del accidente se atribuye al factor humano. El piloto ejecutó maniobra y viraje sobre el lado derecho sin velocidad ni altura haciendo entrar la aeronave en pérdida de sustentación.

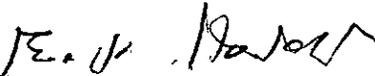


#### 4.0 RECOMENDACIONES

Recomendar a los pilotos de la Aviación General no exceder las aeronaves en maniobras no reglamentarias, y seguir siempre los procedimientos que exige el manual de vuelo del tipo de aeronave que se esté operando.

Vo. Bo.

  
**Capitán ROBRIGO CABRERA CONSTAIN**  
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.

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