

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

RUBEN DARIO RAMIREZ

MATRICULA HK-2787-P

CESSNA TU-206-G

BAHIA SOLANO - CHOCO

23 DE SEPTIEMBRE DE 1998



**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-2787-P

MARCA: CESSNA

SERIE No: CU-20606403

MODELO: TU-206-G

PROPIETARIO: RUBEN DARIO RAMIREZ

EXPLOTADOR: EL MISMO

LUGAR DEL ACCIDENTE: BAHÍA SOLANO- CHOCÓ

FECHA DEL ACCIDENTE: SEPTIEMBRE- 23-1998

HORA DEL ACCIDENTE: 11:15 H.L.



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO:

El piloto LEONARDO ARANGO F al mando de la aeronave HK-2787-P despegó del Aeropuerto Olaya Herrera de la Ciudad de Medellín, a las 09:50 H.L. con destino el Aeropuerto de Bahía Solano, Chocó,

Luego de haber efectuado un vuelo hacia Frontino (Antioquia) despegó nuevamente con destino a Bahía Solano, el vuelo transcurrió de una manera normal, hasta llegar a la aproximación de la cabecera 17 de la pista de Bahía Solano, donde efectuó los procedimientos requeridos para tal operación, el motor de la aeronave presentó fallas, precipitándose a tierra, aproximadamente a 30 metros de la cabecera 1, en un sitio con bastante vegetación y arbustos, con los cuales colisionó ocasionando así el accidente.

El piloto abandonó la aeronave por sus propios medios.

El accidente se presentó con luz diurna.

1.2 LESIONES A PERSONAS

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

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Tren de nariz y principal desprendidos de sus puntos de fijación; palas de la hélice dobladas hacia atrás; ambas alas dobladas y fracturadas; Flaps con roturas y distorsiones; empenaje torcido y doblado y con deformaciones.

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.

**1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL**

NOMBRE:	LEONARDO
APELLIDOS:	ARANGO FLOREZ
EDAD:	40 Años
NACIONALIDAD:	COLOMBIANA
LICENCIAS:	PC-7157, PTL-1670
CERTIFICADO MEDICO:	16.614.078 Vigente febrero-26-99
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	Monomotores y Bimotores Tierra hasta 5.670 Kgs Pil DO-28-C-212 y C-310. C- 206
TOTAL HORAS DE VUELO:	5.130:50
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	04-22-98
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	326:00
HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS:	43:00
HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS:	08:30
HIRAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS:	5:20

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	Cessna
MODELO:	TU-206-G
SERIE No:	CU-20606403
MATRICULA:	HK-2787-P



FECHA DE FABRICACIÓN:	Desconocida
CERTIFICADO DE MATRICULA:	Expedido en Bogotá Julio-30-96
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	No.000286,expedido. en junio 19-97
FECHA ULTIMA INSPECCION Y TIPO:	
FECHA ULTIMO SERVICIO:	JUNIO 18-98
TOTAL HORAS DE VUELO:	3.359:40
TOTAL HORAS DURG:	606:08
MOTOR	
MARCA:	CONTINENTAL
MODELO:	TSIO-520-M
SERIE MOTOR No:	291723
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR No 1:	DESCONOCIDAS
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	606:08
ULTIMO SERVICIO MOTOR:	DESCONOCIDO
HELICE	
MARCA:	McCauley
MODELO:	D3A-34C404-B
SERIE No:	814950
TOTAL HORAS:	DESCONOCIDAS
TOTAL HORAS DURG:	956:08

**FECHA ULTIMO SERVICIO:****DESCONOCIDO**

La aeronave venía siendo sometida a mantenimiento de acuerdo a normas establecidas por el fabricante y por las regulaciones mandatorias del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, de lo cual se adjuntan todas las certificaciones elaboradas por el Taller Aeronáutico Aeromantenimiento Antioquía, con quien el propietario de la aeronave, tenía contrato de mantenimiento vigente hasta el 02 de junio de 1999.

La aeronave fue inspeccionada para renovación de aeronavegabilidad, por Control Técnico y Seguridad de Medellín en junio 18 de 1998. Efectuado y analizado el peso y Balance, se determinó, que tanto el Centro de Gravedad, como el P.B.M.O; Para ese vuelo, se encontraban dentro de los límites autorizados en la especificación A 4 C E de la FAA; aplicable a éste tipo de aeronave.

1.7 INFORMACION METEOROLÓGICA

Se anexa carta No. 0456 de fecha noviembre 19-98, emanada del Instituto de Hidrología y Estudios Ambientales "IDEAM".

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

La aeronave estaba equipada con ADF- VOR, las cuales no tuvieron incidencia en al accidente.

1.9 COMUNICACIONES

La aeronave estaba equipada con V.H.F; EL Aeropuerto José Celestino Mutis de Bahía Solano, disponía de los mismos equipos, las comunicaciones fueron normales entre la Torre de Control y la aeronave, durante toda la operación.

1.10 INFORMACION DE AERODROMO

El aeropuerto de BAHIA SOLANO Tiene una franja asfaltada de 1.200 metros de longitud por 30 metros de ancho; la orientación es 17, 35, con una elevación de 80 pies.



1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

En su aproximación para aterrizar por la cabecera 17 de la pista, la aeronave chocó contra unos arbustos que produjeron los daños descritos en el Numeral 1.3 de este informe. No se produjo incendio. La aeronave quedó perpendicular al eje de la pista, con la nariz hacia la berma izquierda; a 30 metros de la cabecera 17.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA

El piloto al mando de la aeronave poseía el Certificado Médico No. 16.614.078, Clase primera, con limitaciones: debe usar lentes correctores y protectores auditivos.

No se tuvo conocimiento de que existieran impedimentos de carácter psico-físico que limitaran al piloto a ejercer actividades de vuelo en el día del accidente.
No se efectuaron exámenes toxicológicos al piloto al mando

1.14 INCENDIO

No se presento Incendio.

1.15 SUPERVIVENCIA

El piloto, único ocupante abandonó la aeronave por sus propios medios, con leves contusiones.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No se efectuaron.



1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCIÓN

No se efectuaron.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No se efectuaron.

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES O EFICACES

No se efectuaron.

2.0 ANALISIS

Después de analizadas las diferentes pruebas e indicios que se lograron recopilar durante la investigación, se pudo establecer lo siguiente:

El piloto al mando de la aeronave se encontraba habilitado para ejercer actividades de vuelo en el equipo en el que se accidentó, y tenía actualizada el chequeo de vuelo anual.

En cuanto a lo referente a la aeronave, ésta quedó con daños de alguna consideración. Hasta el momento del accidente se encontraba en buenas condiciones de aeronavegabilidad y no presentaba ninguna discrepancia de mantenimiento, ni de anotaciones pendientes.

Cabe anotar que se ordenó el envío del motor, y del turbo- cargador para desarme y análisis, en un taller autorizado por la AEROCIVIL, de lo cual no se recibió ningún resultado.

Las planta motopropulsora presentó fallas, que no pudieron ser claramente determinadas.



3.0 CONCLUSIONES

RESULTADOS:

- En el momento del accidente, el piloto reunía todos los requisitos reglamentarios, para operar el tipo de aeronave accidentada.
- La aeronave tenía el certificado de Aeronavegabilidad reglamentario y reunía todos los requisitos exigidos por el Manual de Reglamentos Aeronáuticos para operar de acuerdo a la Categoría y Utilización.
- El Peso y Balance se encontró dentro de los límites autorizados en la especificación del certificado Tipo A 4 C E de la F.A.A.
- El mantenimiento de la aeronave se estaba efectuando de acuerdo a lo estipulado por la casa fabricante y Reglamentos Aeronáuticos.
- Al revisar toda la historia de mantenimiento, se encontraron los servicios cumplidos por personal debidamente calificado del Taller autorizado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

CAUSA PROBABLE

Por falta de evidencias este accidente se declara indeterminado.

4.0 RECOMENDACIONES

- ❖ Se recomienda a las Empresas y/o Talleres ajustarse a los procedimientos establecidos por la U.A.E.A.C. en referencia al correcto mantenimiento de los motores, accesorios y componentes utilizados por la Aviación General.

HU-2787P

REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



A LA AERONAUTICA CIVIL:

- ❖ Efectuar un control efectivo sobre los procesos de mantenimiento en los talleres y empresas que prestan dicho servicio a la Aviación General.

Vo. Bo.

Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.

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