

REPUBLICA DE COLOMBIA

**AERONAUTICA CIVIL**

Unidad Administrativa Especial



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISION NORMAS DE VUELO

INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

INFORME FINAL DE ACCIDENTE DE AVIACION

**CARLOS FERNANDO FALLA RAMIREZ**

**MATRICULA HK-2897-P**

**CESSNA T 210 N**

CARURÚ – DEPTO. VAUPES

04 DE NOVIEMBRE DE 1997



**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- 2897-P

**MARCA:** CESSNA

**MODELO:** T 210 N

**PROPIETARIO:** Carlos Fernando Falla Ramírez

**EXPLOTADOR:** El mismo.

**LUGAR DEL ACCIDENTE:** Carurú, Departamento del Vaupes.

**FECHA DEL ACCIDENTE:** 04 de noviembre de 1997

**HORA DEL ACCIDENTE:** 09:20 HL



## **1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS**

### **1.1 HISTORIA DEL VUELO**

El día 04 de noviembre de 1997, la aeronave HK-2897-P al mando del señor JOHN JAIRO CASTRO GOMEZ, Licencia PPA-2000, despegó a las 08:25 HL., de la pista de Carurú (Vaupés) con destino a Barranquillita, llevando a bordo un pasajero.

En razón de que no hubo comunicaciones durante el vuelo y los sitios de reporte, la aeronave fue declarada en fase de Alerfa/Destrefa.

Al día siguiente se canceló la Alerfa/Destrefa en vista que, el señor Rafael Eduardo Sarmiento Anzola de Villavicencio manifestó, vía Telecom que el señor Jhon Alexander Méndez le había informado que la aeronave HK-2897-P se había accidentado.

El día 05 de noviembre de 1997, el señor Humberto de Jesús Gómez Mejía, Alcalde Municipal de Carurú, departamento del Vaupés, informa a la Unidad de Control Técnico de Villavicencio que, el día 04 de noviembre de 1997, a las 16:00 HL aproximadamente se presentaron en las instalaciones de la Alcaldía Municipal dos indígenas de la etnia CUBEA pertenecientes a la comunidad de "EL CARMEN" con el fin de dar a conocer un accidente aéreo y entregaron dos cadáveres que al parecer eran los ocupantes de la aeronave; Llevando consigo el número de matrícula como el HK-2897-P que lograron visualizar en la cola del avión.

Por la documentación que poseían las personas se determinó que correspondían a los nombres de Jhon Jairo Castro Gómez, y Jorge Andrés Liévano Cabrera.

En cuanto al sitio del accidente, los indígenas manifestaron que la aeronave se había accidentado en la entrada del Cano Diablo a unas 4:00 horas selva adentro, de difícil acceso y de influencia guerrillera.

El accidente se configuró con luz de día a las 09:20 HL.



## 1.2 LESIONES A PERSONAS

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

## 1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Debido al impacto contra el terreno la nave quedó totalmente destruida.

## 1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.

## 1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE: JHON JAIRO CASTRO GOMEZ

NACIONALIDAD: Colombiano

EDAD: 27 anos.

LICENCIA MEDICA: No 80420690 vigente hasta 02-26-98

LICENCIA PPA: No 200 – 18-12-91

TOTAL HORAS DE VUELO: 103:06, Registradas en Aerocivil y certificadas por Aero Andes S. A.

EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO: CESSNA 150,172,182,206 y 210.

HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS: 18:00

HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS: 08:30

HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS: 04:45

**1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE**

MARCA: CESSNA  
 MODELO: T-210-N  
 SERIE No. : C21064746  
 MATRICULA: HK-2897-P  
 CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: No.00370 INDEFINIDO  
 FECHA ULTIMA INSPECCION: 08-01-97  
 TOTAL HORAS DE VUELO: 500:00  
 TOTAL HORAS DURG: 50:00

**MOTOR**

MARCA: CONTINENTAL  
 MODELO: TSIO-520 R  
 No. DE SERIE: 517345  
 FECHA Y TIPO ULTIMO  
 SERVICIO: Reparación general, 05-05-96  
 TOTAL HORAS DE VUELO: Desconocidas

**HELICE**

MARCA: MC CAULEY  
 MODELO: D3434C402  
 No. DE SERIE: 788805  
 FECHA Y TIPO ULTIMO  
 SERVICIO: Reparación general, 04-08-96  
 TOTAL HORAS DE VUELO: Desconocidas



Los trabajos del último servicio se los efectuó el taller "AEROREPARACIONES LTDA"

El último servicio efectuado a la aeronave fue de 500 horas en el taller Becal de Villavicencio, dándole cumplimiento a las directivas de aeronavegabilidad y boletines de servicio, por personal idóneo y debidamente licenciado.

El último peso y balance se le efectuó en Villavicencio el día 31 de julio de 1997, con equipo y personal de Aeroindustrias Leaver y Cía S. A. "AEROLEAVER"

Se desconocen antecedentes de la aeronave ya que ésta estuvo asignada al Ejército Nacional desde 1988 hasta el mes de mayo de 1995, fecha en que se le entregó al propietario, mediante acta No. 142 del 31 de julio de 1995.

El peso y balance para el vuelo se encontraba dentro de límites.

### **1.7 INFORMACION METEOROLOGICA**

Por no existir una estación meteorológica cercana no se pudieron establecer las condiciones meteorológicas para el día y hora del accidente ni en Carurú, ni en la ruta Barranquillita. Tampoco se obtuvieron fotos de satélite de la zona.

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

La pista de Carurú carece de ayudas para la navegación aérea.

La aeronave se encontraba dotada con 2 ADF KR87, 2 VOR KING-1 DME KING debidamente calibrados en los talleres de Aeroelectrónica de acuerdo a ordenes técnicas, según certificación del día 04 de agosto de 1997.

### **1.9 COMUNICACIONES**

La aeronave poseía 2 VHF King en frecuencia 118.00 a 135.97 Mhz.

No se efectuaron comunicaciones entre la aeronave y las agencias de tránsito aéreo de la zona.

### **1.10 INFORMACION SOBRE EL AERÓDROMO**

No aplicable.



### **1.11 REGISTRADORES DE VUELO**

No aplicable.

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

De acuerdo a la información suministrada por los indígenas y las fotografías la aeronave quedó partida en varias partes entre las que se destacan el empenaje, un ala y el tren de aterrizaje esparcidas en un radio de 30 metros. La otra ala al parecer la izquierda no se encontró en el sitio.

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

El piloto poseía su certificado médico No. 80420690 vigente hasta el 26 de febrero de 1998 y no se conocieron aspectos sicofísicos que le impidieran realizar actividades de vuelo.

Como consecuencia de las lesiones que sufrieron el piloto y su acompañante, estos fallecieron en el accidente.

### **1.14 INCENDIO**

De acuerdo a la información de los indígenas y las fotografías de los restos de la aeronave no se presentó incendio.

### **1.15 SUPERVIVENCIA**

Por carecer de información sobre el vuelo ya que no hubo comunicación entre la aeronave y las agencias de tránsito aéreo, no se prestó el servicio SAR.

Los ocupantes de la aeronave fueron evacuados muertos por los indígenas de la región y trasladados a Carurú (Vaupés) en donde fueron entregados a las autoridades civiles del lugar, el día del accidente en horas de la tarde.

### **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 EFECTIVAS DE INVESTIGACION**

No se pudieron practicar, por cuanto el Inspector investigador no pudo ir al sitio a ejecutar la inspección de campo ni a retirar componentes o partes de la aeronave para posterior análisis y conclusiones, por los motivos expuestos anteriormente.

## **2.0 ANALISIS**

De acuerdo a la documentación suministrada por el propietario de la aeronave y la que reposa en los archivos del Grupo Técnico y la División de Licencias, el piloto poseía la licencia PPA 2000.

No le figuran chequeos de vuelo vigentes en el equipo accidentado, ni horas de vuelo registradas, desconociéndose la capacidad técnica y operacional en la conducción de ésta aeronave. Tampoco se encontraron récords psicológicos ni de factores humanos que permitiesen elaborar un perfil del piloto.

No se pudo establecer el numero de horas voladas por el piloto en este equipo, ya que no existen registros sobre su actuación y desempeño en el mismo.

Por no tener comunicaciones establecidas entre la aeronave y las agencias de tránsito aéreo, solo se supo del accidente cuando los indígenas llegaron hacia las 16:00 HL a Carurú con los cadáveres y la anotación de la matricula, comunicando este hecho telefónicamente para emitir los mensajes respectivos.

Tampoco fue posible conocer el estado de operación y funcionamiento de la aeronave, ya que el dueño de la aeronave manifestó que el libro de vuelo y el certificado de aeronavegabilidad se había quemado como consecuencia del accidente.



No se conocieron las condiciones atmosféricas de la zona para el día y hora del vuelo, por tal motivo no se puede afirmar que estas hayan incidido en el accidente.

No se obtuvieron datos sobre la navegación del avión toda vez que el aeropuerto de origen no posee ninguna Radio-ayuda.

El área de impacto no pudo ser examinada por ningún investigador dadas las condiciones del terreno y orden público.

El accidente no tuvo factor de supervivencia.

### **3.0 CONCLUSIONES**

- El piloto poseía su licencia de piloto privado y certificado médico vigentes.
- El piloto no tenía registradas horas de vuelo ni chequeos de vuelo vigentes en el equipo y solo aparece la certificación de 103:06 horas de vuelo totales de vuelo, correspondientes al entrenamiento e instrucción de la escuela para obtener su licencia de piloto privado.
- La aeronave tenía asignado el certificado de aeronavegabilidad No. 00370 indefinido.
- El mantenimiento era efectuado por personal técnico debidamente licenciado de la Empresa Becal.
- Las condiciones meteorológicas no se conocieron para el día y hora del percance.
- Por tratarse de una zona con influencia guerrillera no se descarta la posibilidad de una intervención armada hacia la aeronave.
- No fue posible rescatar el motor, ni ningún componente de la aeronave para posterior análisis, por la zona en que se produjo el accidente.

### **CAUSA PROBABLE**

Por no contar con suficientes elementos de juicio para establecer la causa probable de este accidente, esta se determina como indeterminada.



#### 4.0 RECOMENDACIONES

Que los propietarios de aeronaves con matrícula P, exijan a sus pilotos el chequeo anual en el equipo, capacitación y entrenamiento adecuados para realizar sus funciones.

Supervisión de la Aeronáutica Civil en las operaciones de la Aviación privada a través de sus agencias de tránsito aéreo e inspectores delegados para tal fin.

Vo Bo.

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

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