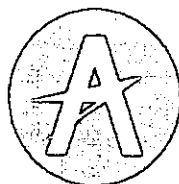


REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISION NORMAS DE VUELO

INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACION

"TAME LTDA"

MATRICULA HK-2940

CESSNA TU-206-G

AEROPUERTO VANGUARDIA – DEPTO. DEL META

22 DE ABRIL 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 ACCIDENTE DE AVIACION**

**MATRICULA:** HK-2940

**MARCA:** CESSNA

**MODELO:** TU-206-G

**PROPIETARIO:** NUBI BRAYDI REQUININA

**EXPLOTADOR:** TAME LTDA

**LUGAR DEL ACCIDENTE:** AEROPUERTO VANGUARDIA

**FECHA DEL ACCIDENTE:** 22 DE ABRIL DE 1995

**HORA DEL ACCIDENTE:** 13:00 H. L.



## 1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 RESEÑA DEL VUELO

La aeronave marca CESSNA, modelo TU-206-G con matrícula HK-2940 perteneciente a la empresa TAME LTDA despegó del aeropuerto Vanguardia de la ciudad de Villavicencio, el día 22 de abril de 1.995 a las 13:00 hora local; con destino el aeropuerto San José Del Guaviare, al mando del piloto Mario Rico Mican y tres pasajeros a bordo.

La aeronave despegó por la pista 04 en forma normal, cuando esta se encontraba a la altura de la intersección BRAVO la aeronave perdió potencia según versión de varios testigos continuando su despegue y ascenso, luego viró hacia la derecha hacia el Radio Faro de Villavicencio..

La aeronave al efectuar el viraje perdió altura precipitándose a tierra donde rodó 50 metros por el borde de la malla que encierra el aeropuerto Vanguardia quedando con un rumbo de 90 grados y a 350 metros de la cabecera 22 de aeropuerto Vanguardia.

El piloto y 3 pasajeros quedaron heridos siendo auxiliados por el personal de bomberos del aeropuerto.

El accidente se configuró a las 13:03 hora local.

### 1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULANTES	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	--	--	--
GRAVES	1	2	--
LEVES/LESOS	--	1	--

### 1.3 DANOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave sufrió los siguientes daños las palas de las hélices dobladas, el motor se desprendió de su sitio correspondiente, alerón derecho doblado, la estación No 152,2 del fuselaje partido, estabilizador horizontal doblado, estabilizador vertical roto, cabina de pilotos partida en la estación No 18.4, timón de dirección roto y el ala izquierda abollada.



#### 1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron

#### 1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE Y APELLIDOS:	Mario Humberto Rico Mican
NACIONALIDAD:	Colombiana
LICENCIA:	PC-1687
CERTIFICADO MEDICO:	No 19125644 vig 06-29-95
ULTIMO CHEQUEO DE VUELO EN EL EQUIPO:	05-03-95
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	Cessna 206
HORAS DE VUELO EN EL EQUIPO:	8.500 Horas
TOTAL HORAS DE VUELO:	8500 Horas
HORAS VOLADAS ULTIMOS 90 DIAS:	6 Horas
HORAS VOLADAS ULTIMOS 30 DIAS:	6 Horas
HORAS VOLADAS ULTIMOS 3 DIAS:	2 Horas

#### 1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	Cessna
MODELO:	TU-206-G
No DE SERIE:	CU-20606686
FECHA DE FABRICACIÓN:	23-11-82
CERTIFICADO DE MATRICULA:	No-322



**CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:** No-01237 Ind.  
**FECHA ULTIMA INSPECCION:** 11-10-94  
**TOTAL HORAS DE VUELO:** 3.850:41  
**TOTAL HORAS DURG:** 161:15  
**FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO:** 27-03-95

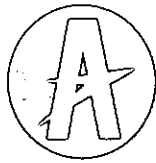
**MOTOR**

**MARCA:** CONTINENTAL  
**MODELO:** TSIO-520-M  
**No DE SERIE:** 529887  
**FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO:** 03-27-95 Srv 50 hrs.  
**TOTAL HORAS DE VUELO:** 1.627:30  
**TOTAL HORAS DURG:** 161:15

**HELICE**

**MARCA:** McCAULEY  
**MODELO:** D3A34C402-B  
**No DE SERIE:** 821908  
**FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO:** 03-27-95 Srv 50 hrs.  
**TOTAL HORAS DE VUELO:** 3.850:41  
**TOTAL HORAS DURG:** 198:55

El Mantenimiento era efectuado por personal licenciado y en un taller autorizado por la Aeronáutica Civil, en el año de 1994 se le efectuó un servicio de mil horas.



## 1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

De acuerdo a certificación del HIMAT, el estado del tiempo era el siguiente:

	Hora 12:00 HL	13:00 HL	14:00 HL
Temperatura	23.3	24.4	25.8
Húmeda relativa	93%	90%	84%
Visibilidad	8.000 mts	10.000 mts	10.000 mts
Nubosidad	Cubierto	Cubierto	Cubierto
Viento	Sur 1.5 M/S	Sur 1.0 M/S	Sur 1.4 M/S
Fenómeno	Llovizna ligera	Llovizna	

## 1.8 AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

La aeronave contaba con un ADF, un VOR y se encontraban en normal funcionamiento al momento del accidente.

Los equipos de navegación del aeropuerto se encontraban operando normalmente en el momento del suceso.

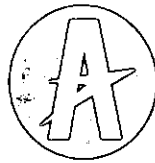
## 1.9 COMUNICACIONES

Las comunicaciones con la torre de control de Villavicencio se efectuaron en forma normal y los equipos de comunicaciones del aeropuerto se encontraban operando normalmente en el momento del evento.

La aeronave contaba con un equipo HF, y un VHF y se encontraban funcionando normalmente al momento del accidente.

## 1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO

El aeropuerto vanguardia cuenta con torre de control, pista asfaltada en buenas condiciones, orientada 04-22 y una altura de 1.338' pies sobre el nivel medio del mar.



### **1.11 REGISTRADORES DE VUELO**

No aplicable.

### **1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS Y EL IMPACTO**

La aeronave despegó en condiciones normales y al iniciar el ascenso pronunciado entro en una perdida de sustentación y se precipito a tierra con un ángulo de 45° , al hacer contacto contra el terreno la aeronave sufrió dobladuras en las hélices, el motor se desprendió, las alas se abollaron, el fuselaje en la sección de cola se partió, el avión quedo con rumbo 90° a 300 metros de la cabecera 22 del aeropuerto Vanguardia.

### **1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA**

El piloto tenía su certificado medico vigente y no presentaba ningún impedimento psicofísico que impidiera sus actividades de vuelo.

No se efectuaron exámenes toxicológicos a la tripulación.

### **1.14 INCENDIO**

No se presento.

### **1.15 SUPERVIVENCIA**

Tan pronto se tuvo conocimiento del accidente salió una comisión de búsqueda y rescate del aeropuerto y fueron auxiliados inmediatamente llevándolos a las clínicas de la ciudad de Villavicencio.

Este accidente tuvo capacidad de supervivencia ya que el espacio ocupacional de la tripulación y pasajeros no sufrió altas gravedades.

### **1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES**

En el lugar del accidente se efectuó una inspección del avión y sus sistemas, el motor fue desmontado y enviado a un taller autorizado por la Aeronáutica Civil con el fin de determinar o encontrar alguna causa que hubiera hecho perder potencia al mismo en el momento del despegue.



El taller de mantenimiento AVIOPARTES LTDA. después de haber efectuado el desarme del motor y pruebas del mismo realizadas en un banco certificado haber encontrado el motor en optimas condiciones de operación, lo mismo sus componentes internos los cuales se encontraban en buenas condiciones de operación.

Se inspeccionó el turbo cargador observándose que el eje se encontraba contraído por la acción que pudo ejercer algún objeto extraño, el cual influyó para que éste no funcionara adecuadamente.

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

No se efectuó.

### **1.18 INFORMACION ADICIONAL**

No se efectuaron.

### **1.19 TECNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES Y EFICACES**

No se efectuaron.

## **2.0 ANALISIS**

El piloto de la aeronave tenia su certificado medico vigente y no presentaba ninguna incapacidad psicofísica que le impidiera ejercer las actividades de vuelo.

El piloto tenia una basta experiencia en el equipo y tenia su chequeo de vuelo al día.

El piloto no reportó a la torre de control del aeropuerto Vanguardia ninguna anomalía durante el despegue o ascenso inicial.

El tripulante antes de iniciar el vuelo efectuó su prevuelo y las correspondientes pruebas antes del despegue, este inicio el despegue por la pista 04 y aproximadamente a los 400 metros de recorrido un técnico que se encontraba en la plataforma escucho que el motor perdía potencia pero la aeronave continuo su carrera de despegue y ascenso, con poca altura y poca velocidad el piloto trato de regresarse al aeropuerto pero la





aeronave no contaba con el suficiente rendimiento para efectuar dicha maniobra ocasionándose así el accidente a 350 metros de la cabecera 22 del aeropuerto Vanguardia de la ciudad de Villavicencio.

## **CONCLUSIONES**

El piloto tenia su certificado medico vigente al momento del accidente.

El piloto tenia su chequeo vigente en el equipo.

El piloto no reporto ninguna anomalía al momento del despegue ni en el ascenso inicial.

El piloto informó que se regresaba al aeropuerto pero no informó el motivo del regreso.

El piloto no discontinuo el despegue antes de la velocidad de decisión al sentir la perdida de potencia.

Las condiciones meteorológicas no tuvieron ninguna ingerencia en el accidente.

La aeronave tenia su certificado de aeronavegabilidad vigente.

La aeronave cumplía con un programa de mantenimiento.

El Peso y Balance de la aeronave estaba dentro de parámetros normales de operación.

La aeronave perdió potencia en la carrera de despegue.

La aeronave entro en perdida de sustentación por falta de potencia.

## **CAUSA PROBABLE**

La causa probable del accidente fue la perdida de potencia del motor debido a algún objeto extraño que paso por el Turbo Cargador en la carrera de despegue.

El piloto al no discontinuar el despegue antes de la velocidad de decisión al no reconocer la falla de perdida de potencia del motor por falla del turbo cargador.



**3.0 RECOMENDACIONES**

**A LA EMPRESA TAME LTDA.**

Efectuar y recomendar a mantenimiento inspecciones mas minuciosas de los componentes de las aeronaves en los servicios que se le presten a estas.

Recomendar a los pilotos de la Compañía que cuando se presenten Fallas técnicas en los motores o de acuerdo a lo que este escrito en los SOP antes de la velocidad de decisión discontinúen el despegue.

Recomendar A los pilotos que cuando se presenten fallas técnicas consulten con el MEL o se regresen a plataforma para consultar con mantenimiento si pueden efectuar el vuelo

Vo. Bo.

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

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