

REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

GRUPO PREVENCION E INVESTIGACION

REPORTE DE ACCIDENTE DE AVIACION

SANTAFE DE BOGOTA, D.C. COLOMBIA.

PROPIETARIO: CAMILO ALBERTO MEJIA M

MATRICULA HK-3713-P

CESSNA T-337-G

CERRO GIRARDOT-CARMEN DE ATRATO.
DEPARTAMENTO DEL CHOCO.

ABRIL 4 DE 1997



INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

AERONAVE: MARCA : CESSNA
MODELO: T-337G
SERIE: P-3370103
MATRICULA: HK-3713 P

EXPLOTADOR: Camilo Alberto Mejía M.

PROPIETARIO: El mismo explotador

LUGAR DEL ACCIDENTE: Cerro Girardot - Carmen de Atrato
Departamento de Chocó

COORDENADAS GEOGRÁFICAS: 05°54'12" Lat. N.
76°12'51" Long. W

FECHA Y HORA DEL
ACCIDENTE: 04 abril de 1997
12:00 HL



SINOPSIS

El día 04 de abril de abril de 1997, la aeronave HK-3713 P, T-337, despegó del aeropuerto El Caraño a las 11:20 HL., con destino al Aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín, llevando abordo el piloto y tres (3) miembros de la D.C. que se encontraban en labores de búsqueda del HK-828 P, registrando un nivel de vuelo de 11500 pies y condiciones VFR para el desarrollo del mismo.

Transcurridos 00:40 minutos de vuelo, se pierde toda comunicación con la aeronave, siendo localizada posteriormente accidentada a una altura de 8.500 pies, ocasionando la muerte de sus tres ocupantes.

Debido a la falta de evidencias y pruebas que no pudieron ser rescatadas, por los socorristas y dificultades del lugar, este accidente se declara indeterminado.



1.0 INFORME SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 4 de abril de 1997 despegó a las 11:20 HL del aeropuerto El Caraño de la ciudad de Quibdó departamento del chocó, con destino al Aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín la aeronave Cessna modelo T-337G matrícula HK-3713 P con un piloto al mando y tres (3) pasajeros a bordo miembros de la Defensa Civil Colombiana, quienes se encontraban en la búsqueda y rescate del avión HK-828 P y regresaban a su base de origen.

La comunicaciones al inicio del vuelo fueron normales y no se notó ninguna anomalía que pudiera indicar una falla técnica o incapacitación en vuelo de la tripulación.

A las 12:00 se pierde la comunicación con la aeronave cuando volaba a una altura de 8500 pies bajo plan de vuelo VFR (Reglas de Vuelo Visuales). La aeronave choca de frente contra el terreno a la misma altitud destruyéndose totalmente ocasionando la muerte a todos sus ocupantes.

El plan de vuelo presentado a la Torre de El Caraño por el piloto al mando y dueño de la aeronave, registró un nivel de vuelo de 11500 pies, reglas de vuelo visual y como aeródromo alterno Rionegro sin establecer la cantidad de combustible.

En las labores de rescate se emplearon tres (3) días ya que debido a la regulares condiciones atmosféricas, se hizo difícil dicha operación.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	1	3	--
GRAVES	--	--	--
GRAVES/ILESOS	--	--	--



1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave queda destruida totalmente por el impacto y posterior incendio.

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE LA TRIPULACIÓN

PILOTO AL MANDO

NOMBRES Y APELLIDOS: CAMILO ALBERTO MEJIA MEJIA

NACIONALIDAD: Colombiana

EDAD: 63 años

LICENCIAS: PP-228

CERTIFICADO MEDICO: No. 20380, vigencia 15 Nov. 1997

ULTIMO CHEQUEO DE VUELO EN EL EQUIPO: 03 de abril de 1992 Palomar CA

EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO: Monomotores tierra hasta 5.670 Kgs, Bimotores tierra Pil. Cessna T-303 únicamente

TOTAL DE HORAS DE VUELO: 1824:00 registradas

TOTAL HORAS DE VUELO EN EL EQUIPO: Desconocidas

HORAS VOLADAS EN ULTIMOS 90,30 Y 3 DÍAS: Se desconocen



1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

AERONAVE

MARCA :	Cessna
MODELO:	T337G
No DE SERIE:	P3370103
MATRICULA :	HK-3713 P
CERTIFICADO DE MATRICULA:	Desconocido
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	No 020096
FECHA ULTIMA INSPECCIÓN:	10 de enero de 1997
TOTAL DE HORAS DE VUELO :	2.250:28
TOTAL DE HORAS DURG:	639:04
FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO:	10 de enero de 1996

La aeronave venía siendo sometida a mantenimiento de acuerdo a normas establecidas por el fabricante y por la regulaciones del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, de lo cual se adjuntan las certificaciones de la Compañía Aeromantenimiento Antioquía, contrato vigente hasta el 31 de enero de 1998.

La aeronave fue inspeccionada para renovación de Aeronavegabilidad por Control Técnico y Seguridad el 10 de enero de 1997.

Efectuado y analizado el peso y balance se determinó que estaba dentro de los límites operacionales y autorizados en la especificación A6CE de la FAA (Federal Aviation Administration), aplicable a este tipo de aeronaves.



El libro de vuelo, que iba a bordo de la aeronave fue consumido por el fuego.

PLANTAS MOTOPROPULSORAS

MOTOR No. 1

MARCA: Continental
MODELO: TSIO360-CB5
No. DE SERIE: 236098 R
FECHA Y TIPO ULTIMO
DE SERVICIO: 10 de enero de 1996
TOTAL DE HORAS DE
VUELO : 2.250.28 Horas

TOTAL DE HORAS DURG: 639:04

MOTOR No. 2

MARCA: Continental
MODELO: TSIO360-CB6
No. DE SERIE: 236101-R
FECHA Y TIPO ULTIMO
DE SERVICIO: 10 de enero de 1996
TOTAL DE HORAS DE
VUELO : 2.250.28 Horas

TOTAL DE HORAS DURG: 639:04



HÉLICES No. 1

MARCA: Mc Cauley
 MODELO: D2AF34C303A
 No DE SERIE: 743115
 FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO: 10 de enero de 1996
 TOTAL DE HORAS DE VUELO: 2.245:20
 TOTAL HORAS DURG: 621:20

HÉLICES No. 2

MARCA: Mc Cauley
 MODELO: D2AF34C305A
 No DE SERIE: 734499
 FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO: 10 de enero de 1996
 TOTAL DE HORAS DE VUELO: 2.245:20
 TOTAL HORAS DURG: 621:20

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Se anexa a los documentos de la investigación, los metares del Aeropuerto de Quibdó de las 11:00 HL hasta las 15:00 HL.



1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

La aeronave estaba equipada con un equipo de ADF y VOR de acuerdo al manual de operaciones de mantenimiento.

1.9 COMUNICACIONES

La aeronave estaba equipada con VHF y el Aeropuerto de la ciudad de Quibdó disponía de los mismos equipos. Las comunicaciones entre la torre de Control y la aeronave fueron normales, en el momento en que la aeronave estuvo en contacto con esta dependencia.

1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO

No aplicable.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

La aeronave no poseía ningún tipo de grabadores de vuelo ya que, de acuerdo al Manual de Reglamentos Aeronáuticos no es requerido.

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave una vez impactó contra el terreno rodó por una pendiente bastante pronunciada, cayendo a una profundidad de más de novecientos metros, quedando destruida en un área aproximada de 200 metros.

1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLÓGICA

No se tuvo conocimiento de que existieran impedimentos de carácter Psicofísico, que limitaran al piloto a ejercer actividades de vuelo, el día del accidente.



1.14 INCENDIO

Se presentó incendio posterior al impacto sobre el terreno, el cual consumió por completo la aeronave.

1.15 SUPERVIVENCIA

Debido al fuerte impacto y posterior incendio, tanto los pasajeros, como el piloto fallecieron en el accidente, debido a múltiples fracturas. En las labores de rescate, se emplearon tres días, debido a las fuertes condiciones atmosféricas y la topografía de la zona, que hizo difícil dicha operación.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Debido al estado en que quedó la aeronave y por lo extremadamente difícil e inaccesible del lugar fue imposible practicar alguna prueba de campo, además no se recuperó ningún componente, ni documentación alguna del avión.

1.17 INFORMACIÓN ADICIONAL

No aplicable.

1.18 NUEVAS TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

No se realizaron.

2.0 ANÁLISIS

Una vez analizados las escasas evidencias que se alcanzaron a recopilar durante la investigación, se pudo establecer lo siguiente:

El piloto no se encontraba apto técnicamente para ejercer actividades de vuelo en este equipo, pues la evidencia indica que el último chequeo de vuelo para este tipo de aeronaves lo efectuó en 1992.



En lo que se refiera a la aeronave, esta se encontraba en condiciones aeronavegables y los records de mantenimiento mostraron que se estaban efectuando un programa con la Compañía Aeromantenimiento Antioquia y su contrato estaba vigente en el momento del accidente.

Debido a la escasa evidencia recopilada se deduce:

El factor meteorológico debido a ausencia de información recopilada, como mapas vía satélite, no se puede determinar si este fenómeno, fue factor o no contribuyente en este evento.

No fue posible analizar las plantas motrices debido a su difícil recuperación del sitio del accidente, por lo tanto tampoco no se puede deducir si estos componentes fueron o no factor contribuyente en el accidente.

La estructura del avión tampoco fue recuperada para su análisis, por lo tanto tampoco se puede deducir si los componentes de la misma, tuvieron incidencia como factor contribuyente en el accidente.

3.0 CONCLUSIONES

3.1 RESULTADOS

- El peso y balance de la aeronave se encontraba dentro de los límites que establece el fabricante.
- El piloto al mando no estaba capacitado técnicamente para el vuelo.
- El piloto se encontraba efectuando un vuelo de rescate del avión HK-828P
- No se encontró un curso de repaso que soporte una operación en dicha aeronave por parte del piloto al mando.
- Aunque según la última inspección de mantenimiento, estaba equipado con un localizador de emergencia, sin embargo este no fue hallado.
- No se pudo establecer si la aeronave se encontraba en condiciones IMC volando en condiciones VFR.



CAUSAS

Debido a la falta de evidencias y pruebas que no pudieron ser recuperadas, este accidente se declara **indeterminado**.

4.0 RECOMENDACIONES

4.1 A la Aeronáutica Civil:

- Que se establezca un programa de seguimiento y verificación a la normas ya existente en el M.R.A. en lo concerniente a las operaciones de aviación privada.
- Que se establezca algún procedimiento, mediante el cual se obligue a los propietarios de aeronaves de la aviación privada, a adquirir una póliza que garantice la realización de la investigación de un accidente.

Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Jefe Oficina de Control y Seguridad Aérea

Doctor ERNESTO HUERTAS ESCALLÓN
Director General
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

Libia M.

REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

GRUPO PREVENCION E INVESTIGACION

REPORTE DE ACCIDENTE DE AVIACION

SANTAFE DE BOGOTA, D.C. COLOMBIA.

PROPIETARIO: CAMILO ALBERTO MEJIA M

MATRICULA HK-3713-P

CESSNA T-337-G

CERRO GIRARDOT-CARMEN DE ATRATO.
DEPARTAMENTO DEL CHOCO.

ABRIL 4 DE 1997



INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

AERONAVE:	MARCA :	CESSNA
	MODELO:	T-337G
	SERIE:	P-3370103
	MATRICULA:	HK-3713 P
EXPLOTADOR:	Camilo Alberto Mejía M.	
PROPIETARIO:	El mismo explotador	
LUGAR DEL ACCIDENTE:	Cerro Girardot - Carmen de Atrato Departamento de Chocó	
COORDENADAS GEOGRÁFICAS:	05°54'12" Lat. N. 76°12'51" Long. W	
FECHA Y HORA DEL ACCIDENTE:	04 abril de 1997 12:00 HL	

**SINOPSIS**

El día 04 de abril de abril de 1997, la aeronave HK-3713 P, T-337, despegó del aeropuerto El Caraño a las 11:20 HL., con destino al Aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín, llevando abordo el piloto y tres (3) miembros de la D.C. que se encontraban en labores de búsqueda del HK-828 P, registrando un nivel de vuelo de 11500 pies y condiciones VFR para el desarrollo del mismo.

Transcurridos 00:40 minutos de vuelo, se pierde toda comunicación con la aeronave, siendo localizada posteriormente accidentada a una altura de 8.500 pies, ocasionando la muerte de sus tres ocupantes.

Debido a la falta de evidencias y pruebas que no pudieron ser rescatadas, por los socorristas y dificultades del lugar, este accidente se declara indeterminado.



1.0 INFORME SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 4 de abril de 1997 despegó a las 11:20 HL del aeropuerto El Caraño de la ciudad de Quibdó departamento del chocó, con destino al Aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín la aeronave Cessna modelo T-337G matrícula HK-3713 P con un piloto al mando y tres (3) pasajeros a bordo miembros de la Defensa Civil Colombiana, quienes se encontraban en la búsqueda y rescate del avión HK-828 P y regresaban a su base de origen.

La comunicaciones al inicio del vuelo fueron normales y no se notó ninguna anomalía que pudiera indicar una falla técnica o incapacitación en vuelo de la tripulación.

A las 12:00 se pierde la comunicación con la aeronave cuando volaba a una altura de 8500 pies bajo plan de vuelo VFR (Reglas de Vuelo Visuales). La aeronave choca de frente contra el terreno a la misma altitud destruyéndose totalmente ocasionando la muerte a todos sus ocupantes.

El plan de vuelo presentado a la Torre de El Caraño por el piloto al mando y dueño de la aeronave, registró un nivel de vuelo de 11500 pies, reglas de vuelo visual y como aeródromo alterno Rionegro sin establecer la cantidad de combustible.

En las labores de rescate se emplearon tres (3) días ya que debido a la regulares condiciones atmosféricas, se hizo difícil dicha operación.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	1	3	--
GRAVES	--	--	--
GRAVES/ILESOS	--	--	--



1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave queda destruida totalmente por el impacto y posterior incendio.

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE LA TRIPULACIÓN

PILOTO AL MANDO

NOMBRES Y APELLIDOS: CAMILO ALBERTO MEJIA MEJIA

NACIONALIDAD: Colombiana

EDAD: 63 años

LICENCIAS: PP-228

CERTIFICADO MEDICO: No. 20380, vigencia 15 Nov. 1997

ULTIMO CHEQUEO DE VUELO EN EL EQUIPO: 03 de abril de 1992 Palomar CA

EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO: Monomotores tierra hasta 5.670 Kgs, Bimotores tierra Pil. Cessna T-303 únicamente

TOTAL DE HORAS DE VUELO: 1824:00 registradas

TOTAL HORAS DE VUELO EN EL EQUIPO: Desconocidas

HORAS VOLADAS EN ULTIMOS 90,30 Y 3 DÍAS: Se desconocen

**1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE****AERONAVE**

MARCA : Cessna

MODELO: T337G

No DE SERIE: P3370103

MATRICULA : HK-3713 P

CERTIFICADO DE MATRICULA: Desconocido

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: No 020096

FECHA ULTIMA INSPECCIÓN: 10 de enero de 1997

TOTAL DE HORAS DE VUELO : 2.250:28

TOTAL DE HORAS DURG: 639:04

FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO: 10 de enero de 1996

La aeronave venía siendo sometida a mantenimiento de acuerdo a normas establecidas por el fabricante y por la regulaciones del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, de lo cual se adjuntan las certificaciones de la Compañía Aeromantenimiento Antioquía, contrato vigente hasta el 31 de enero de 1998.

La aeronave fue inspeccionada para renovación de Aeronavegabilidad por Control Técnico y Seguridad el 10 de enero de 1997.

Efectuado y analizado el peso y balance se determinó que estaba dentro de los límites operacionales y autorizados en la especificación A6CE de la FAA (Federal Aviation Administration), aplicable a este tipo de aeronaves.



El libro de vuelo, que iba a bordo de la aeronave fue consumido por el fuego.

PLANTAS MOTOPROPULSORAS

MOTOR No. 1

MARCA: Continental
 MODELO: TSIO360-CB5
 No. DE SERIE: 236098 R
 FECHA Y TIPO ULTIMO DE SERVICIO: 10 de enero de 1996
 TOTAL DE HORAS DE VUELO : 2.250:28 Horas

TOTAL DE HORAS DURG: 639:04

MOTOR No. 2

MARCA: Continental
 MODELO: TSIO360-CB6
 No. DE SERIE: 236101-R
 FECHA Y TIPO ULTIMO DE SERVICIO: 10 de enero de 1996
 TOTAL DE HORAS DE VUELO : 2.250:28 Horas

TOTAL DE HORAS DURG: 639:04

**HÉLICES No. 1**

MARCA: Mc Cauley
MODELO: D2AF34C303A
No DE SERIE: 743115
FECHA Y TIPO ULTIMO
SERVICIO: 10 de enero de 1996
TOTAL DE HORAS DE
VUELO: 2.245:20
TOTAL HORAS DURG: 621:20

HÉLICES No. 2

MARCA: Mc Cauley
MODELO: D2AF34C305A
No DE SERIE: 734499
FECHA Y TIPO ULTIMO
SERVICIO: 10 de enero de 1996
TOTAL DE HORAS DE
VUELO: 2.245:20
TOTAL HORAS DURG: 621:20

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Se anexa a los documentos de la investigación, los metares del Aeropuerto de Quibdó de las 11:00 HL hasta las 15:00 HL.



1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

La aeronave estaba equipada con un equipo de ADF y VOR de acuerdo al manual de operaciones de mantenimiento.

1.9 COMUNICACIONES

La aeronave estaba equipada con VHF y el Aeropuerto de la ciudad de Quibdó disponía de los mismos equipos. Las comunicaciones entre la torre de Control y la aeronave fueron normales, en el momento en que la aeronave estuvo en contacto con esta dependencia.

1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO

No aplicable.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

La aeronave no poseía ningún tipo de grabadores de vuelo ya que, de acuerdo al Manual de Reglamentos Aeronáuticos no es requerido.

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave una vez impactó contra el terreno rodó por una pendiente bastante pronunciada, cayendo a una profundidad de más de novecientos metros, quedando destruida en un área aproximada de 200 metros.

1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLÓGICA

No se tuvo conocimiento de que existieran impedimentos de carácter Psicofísico, que limitaran al piloto a ejercer actividades de vuelo, el día del accidente.



1.14 INCENDIO

Se presentó incendio posterior al impacto sobre el terreno, el cual consumió por completo la aeronave.

1.15 SUPERVIVENCIA

Debido al fuerte impacto y posterior incendio, tanto los pasajeros, como el piloto fallecieron en el accidente, debido a múltiples fracturas. En la labores de rescate, se emplearon tres días, debido a las fuertes condiciones atmosféricas y la topografía de la zona, que hizo difícil dicha operación.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Debido al estado en que quedó la aeronave y por lo extremadamente difícil e inaccesible del lugar fue imposible practicar alguna prueba de campo, además no se recuperó ningún componente, ni documentación alguna del avión.

1.17 INFORMACIÓN ADICIONAL

No aplicable.

1.18 NUEVAS TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

No se realizaron.

2.0 ANÁLISIS

Una vez analizados las escasas, evidencias que se alcanzaron a recopilar durante la investigación, se pudo establecer lo siguiente:

El piloto no se encontraba apto técnicamente para ejercer actividades de vuelo en este equipo, pues la evidencia indica que el último chequeo de vuelo para este tipo de aeronaves lo efectuó en 1992.



En lo que se refiera a la aeronave, esta se encontraba en condiciones aeronavegables y los récords de mantenimiento mostraron que se estaban efectuando un programa con la Compañía Aeromantenimiento Antioquía y su contrato estaba vigente en el momento del accidente.

Debido a la escasa evidencia recopilada se deduce:

El factor meteorológico debido a ausencia de información recopilada, como mapas vía satélite, no se puede determinar si este fenómeno, fue factor o no contribuyente en este evento.

No fue posible analizar las plantas motrices debido a su difícil recuperación del sitio del accidente, por lo tanto tampoco no se puede deducir si estos componentes fueron o no factor contribuyente en el accidente.

La estructura del avión tampoco fue recuperada para su análisis, por lo tanto tampoco se puede deducir si los componentes de la misma, tuvieron incidencia como factor contribuyente en el accidente.

3.0 CONCLUSIONES

3.1 RESULTADOS

- El peso y balance de la aeronave se encontraba dentro de los límites que establece el fabricante.
- El piloto al mando no estaba capacitado técnicamente para el vuelo.
- El piloto se encontraba efectuando un vuelo de rescate del avión HK-828P
- No se encontró un curso de repaso que soporte una operación en dicha aeronave por parte del piloto al mando.
- Aunque según la última inspección de mantenimiento, estaba equipado con un localizador de emergencia, sin embargo este no fue hallado.
- No se pudo establecer si la aeronave se encontraba en condiciones IMC volando en condiciones VFR.



CAUSAS

Debido a la falta de evidencias y pruebas que no pudieron ser recuperadas, este accidente se declara **indeterminado**.

4.0 RECOMENDACIONES

4.1 A la Aeronáutica Civil:

- Que se establezca un programa de seguimiento y verificación a la normas ya existente en el M.R.A. en lo concerniente a las operaciones de aviación privada.
- Que se establezca algún procedimiento, mediante el cual se obligue a los propietarios de aeronaves de la aviación privada, a adquirir una póliza que garantice la realización de la investigación de un accidente.

Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Jefe Oficina de Control y Seguridad Aérea

Doctor ERNESTO HUERTAS ESCALLÓN
Director General
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

Libia M.