



GSAN-4.5-8-05

**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
SECRETARIA DE SEGURIDAD AÉREA**

**GRUPO INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

**INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN**

**INTRODUCCIÓN**

**TITULO**

<b>MATRICULA:</b>	<b>HK-2788</b>
<b>MARCA:</b>	<b>CESSNA</b>
<b>MODELO:</b>	<b>TU 206 G</b>
<b>PROPIETARIO:</b>	<b>MILTON H. RINCÓN V.</b>
<b>EXPLOTADOR:</b>	<b>TAXI AÉREO HELIGOLFO S.A.</b>
<b>LUGAR DEL ACCIDENTE:</b>	<b>CERRO EL BURRO LA CARA DEL INDI COORD. N-06°24'59" W-76°06'54" 10.450 FT (ANTIOQUIA)</b>
<b>FECHA DEL ACCIDENTE:</b>	<b>03 – ENERO - 2008</b>
<b>HORA DEL ACCIDENTE:</b>	<b>17:15 H.L.</b>





GSAN-4.5-8-05

**ADVERTENCIA**

**El presente INFORME FINAL es un documento que refleja los resultados de la investigación técnica adelantada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en relación con las circunstancias en que se produjeron los eventos objeto de la misma, con sus causas y consecuencias.**

**De conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) Parte Octava y el Anexo 13 de OACI, “El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad”.**

**Consecuentemente, el uso que se haga de este INFORME FINAL para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos asociados a la causa establecida, puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.**



GSAN-4.5-8-05

## SINOPSIS

Durante la ejecución de un vuelo contratado entre la población de Murindó y el aeropuerto Enrique Olaya Herrera de la ciudad de Medellín, el día 03 de Enero de 2008, la aeronave HK-2788 operada por HELIGOLFO S.A. despegó de Medellín inicialmente con destino a la población de Viga del Fuerte y posterior a Murindó. De esta última población despegó aproximadamente 16:40 H.L bajo reglas de vuelo visuales con destino al aeropuerto Enrique Olaya Herrera de Medellín con 05 pasajeros abordo.

Siendo las 05:14 H.L. Control Medellín frecuencia 127.2 Mhz. perdió comunicaciones con la aeronave al igual que su traza radar se observó por ultima vez a 10.800 pies en coordenadas N-06<sup>0</sup>28'21", W-76<sup>0</sup>09'43" con un rumbo de 290<sup>0</sup>. una velocidad de 125 Nudos activando de inmediato las correspondientes fases de Búsqueda y Rescate. El día 08 de Enero luego de intensas labores de búsqueda fueron avistados los restos de la aeronave en inmediaciones del Cerro El Burro (La Cara del Indio) a 5.5 MN al NNE de Urrao en coordenadas N-06<sup>0</sup>24'56", W-76<sup>0</sup>07'35" a 10.450 pies totalmente destruidos y sin señal alguna de supervivencia de sus ocupantes.

La investigación concluyó que el accidente se ocasionó debido a la ejecución por parte del piloto, de un vuelo bajo Reglas Visuales en Condiciones Meteorológicas de Instrumentos (IMC), llegando a producirse un accidente de (CFIT) Vuelo Controlado Contra el Terreno.

La aeronave sufrió destrucción total por impacto frontal contra el terreno. Su fuselaje quedó totalmente destruido. No se presentó incendio post accidente y este no tuvo capacidad de supervivencia.



GSAN-4.5-8-05

## 1. INFORMACIÓN FACTUAL

### 1.1 ANTECEDENTES DEL VUELO

Durante la ejecución de un vuelo contratado entre la población de Murindó y el aeropuerto Enrique Olaya Herrera de la ciudad de Medellín, el día 03 de Enero de 2008, la aeronave HK-2788 operada por HELIGOLFO S.A. despegó de Medellín inicialmente con destino a la población de Viga del Fuerte y posterior a Murindó. De esta última población despegó aproximadamente 16:40 H.L bajo reglas de vuelo visuales con destino al aeropuerto Enrique Olaya Herrera de Medellín con 05 pasajeros abordo.

Siendo las 05:14 H.L. Control Medellín frecuencia 127.2 Mhz. pierde comunicaciones con la aeronave al igual que su traza radar se observó por última vez a 10.800 pies en coordenadas N-06<sup>0</sup>28'21", W-76<sup>0</sup>09'43" con un rumbo de 290<sup>0</sup> una velocidad de 125 Nudos activando de inmediato las correspondientes fases de búsqueda y rescate. El día 08 de Enero luego de intensas labores de búsqueda fueron avistados los restos de la aeronave en inmediaciones del Cerro El Burro (La Cara del Indio) a 5.5 MN al NNE de Urrao en coordenadas N-06<sup>0</sup>24'56", W-76<sup>0</sup>07'35" a 10.450 pies totalmente destruidos y sin señal alguna de supervivencia de sus ocupantes. El día 13 de enero finalmente descendió personal de rescate efectuándose la evacuación de los cuerpos sin vida del piloto y sus cinco pasajeros entre los días 14 y 15 del mismo mes.

No se presentó incendio post accidente y este no tuvo capacidad de supervivencia.

### 1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total	Otros
<b>Mortales</b>	-1-	-5-		--
<b>Graves</b>	--	--		--
<b>Leves/ilesos</b>	--	--		--
<b>TOTAL</b>	1	5		

#### 1.2.1 NACIONALIDADES DE LA TRIPULACIÓN Y LOS PASAJEROS

Piloto de nacionalidad Colombiana.



GSAN-4.5-8-05

### 1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE



*Estado final de la aeronave*

La aeronave sufrió destrucción total por impacto frontal contra el terreno. Su fuselaje quedó totalmente destruido.





GSAN-4.5-8-05

*Vista frontal del fuselaje de la aeronave***1.4 OTROS DAÑOS**

No se presentaron.

**1.5 INFORMACIÓN PERSONAL**

NOMBRE:	PEDRO NEL
APELLIDOS:	ANGULO MORENO
NACIONALIDAD:	COLOMBIANA
EDAD:	44 AÑOS
LICENCIA No.:	PCA 8224
CERTIFICADO MEDICO:	74992 Vigente al 27-DIC-08
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	CESSNA 172 y 206
ÚLTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	30-DICIEMBRE-2006
TOTAL HORAS DE VUELO:	1.079:40 HORAS
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	879:40 HORAS
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 90 DÍAS:	22:20 HORAS
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 30 DÍAS:	15:30 HORAS
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 3 DÍAS:	03:00 HORAS

**1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE**

MARCA:	CESSNA
MODELO:	TU-206 G





GSAN-4.5-8-05

SERIE No.:	CU 20606430
MATRICULA:	HK-2788
FECHA DE FABRICACIÓN:	1981
CERTIFICADO MATRICULA:	R 001952
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	002913
FECHA ÚLTIMA INSPECCIÓN Y TIPO:	17-JULIO-07 ANUAL
FECHA ÚLTIMO SERVICIO:	13-DIC-2007 (100 HRS)
TOTAL HORAS DE VUELO:	4.829:25 HORAS
TOTAL HORAS DURG:	N/A

**MOTOR**

MARCA:	CONTINENTAL
MODELO:	TSIO 520 M
SERIE MOTOR:	520468
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	4.829:25 HORAS
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	605:45 HORAS
ULTIMO SERVICIO MOTOR:	27-MARZO-2006 (OVERHAUL)

**HÉLICE**

MARCA:	McCAULEY
MODELO:	D3A34C402
SERIE No.:	WL2605/XB26260/XD26064
TOTAL HORAS:	1.378:25 HORAS
TOTAL HORAS DURG:	NUEVA



GSAN-4.5-8-05

## 1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Las condiciones meteorológicas en el área correspondían a la presencia de nubes medias y altas propias de una formación convectiva de montaña, la cual se encontraba en desarrollo dificultando y limitando la aeronavegación visual en especial a estas altitudes en donde el terreno se encuentra muy cerca de las mismas.

Las condiciones meteorológicas en Murindó en el momento del despegue correspondían a precipitación local con tendencia a aumentar su intensidad.

Igualmente las condiciones meteorológicas en Urrao de acuerdo a las declaraciones de los habitantes en la zona y de algunas aeronaves que cruzaron cerca de este sector eran malas con limitada visibilidad y nubosidad baja.

Una vez se conoció de la pérdida de comunicaciones y se activaron y desarrollaron las fases de alerta de accidente aéreo (Inserfa, Alerfa Detresfa), las aeronaves de rescate no pudieron dirigirse al lugar debido a las condiciones meteorológicas adversas que se presentaban en el momento.



Imagen satelital de las 16:45 HL





GSAN-4.5-8-05

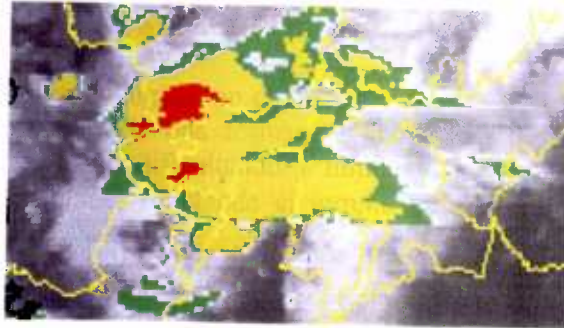


Imagen satelital en detalle a las 17:15 HL

### **1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN**

No tuvieron incidencia en el accidente. El vuelo se desarrollaba bajo reglas de vuelo visual (VFR). El área contaba con una ayuda de navegación correspondiente al VOR de Rionegro el cual podía ser empleado como apoyo a la navegación, sin embargo se desconoce si este estaba siendo empleado o no. En los restos de la aeronave se encontró un equipo con sistema de posicionamiento global (GPS) el cual muy posiblemente estaba siendo empleado por el piloto como soporte a su navegación visual.

El vuelo VFR, se define de acuerdo al los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, Parte Quinta (Reglamento del Aire) como aquel que se realiza de forma que la aeronave vuela en condiciones de visibilidad y de distancia libre de las nubes y con vista de la superficie del terreno.

### **1.9 COMUNICACIONES**

Las comunicaciones se desarrollaron de acuerdo a lo establecido en las normas para la radiotelefonía. Estas fueron normales hasta cuando el piloto notificó haber cruzado al norte de Urrao a las 17:14 H.L., la cual fue recibida por Control Medellín en frecuencia 127.2 Mhz, y aproximadamente 01 minuto después desapareció la información de posición en la pantalla radar.

### **1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO**