



1153
070

OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISION NORMAS DE VUELO

GRUPO PREVENCION E INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

INFORME FINAL DE ACCIDENTE DE AVIACION

MYRIAM RESTREPO FORERO

MATRICULA HK-1172-P

AEROCOMMANDER

560-A

AYAPEL - CORDOBA

10 DE AGOSTO DE 1996



**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-1172-P

PROPIETARIO: Myriam Restrepo Forero

EXPLOTADOR: EL MISMO

LUGAR DEL ACCIDENTE: AERÓDROMO "EL CEBRUNO"
AYAPEL - CORDOBA

FECHA DEL ACCIDENTE: AGOSTO 10 DE 1996

HORA DEL ACCIDENTE: 13:45 H. L



1.0 INFORME SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

La aeronave Aerocommander, Matricula HK-1172-P, despegó del Aeródromo "El Cebruno" del municipio de Ayapel - Córdoba, el día 10 de agosto de 1996 con destino al Aeropuerto Olaya Herrera de la Ciudad de Medellín, aproximadamente a las 13:45 H.L., al mando del piloto Jairo Alonso López Giraldo, llevando a bordo cuatro (4) pasajeros.

En maniobra de despegue, se oyeron explosiones (según moradores de la región), precipitándose la aeronave a la ciénaga y hundiéndose en el agua, quedando finalmente localizada a unos 200 metros de la cabecera dos siete (27), corrida veinte (20) metros a la derecha de la trayectoria de la misma y a veinte (20) pies de profundidad.

Como consecuencia de lo anterior el piloto y sus cuatro (4) ocupantes perecieron, siendo rescatados, posteriormente sus cadáveres de entre el avión por personal especializado de la Cruz Roja de Medellín, el día 11 de agosto de 1996.

1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales	1	4	--
Graves	--	--	--
Leves/ilesos	--	--	--

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave se sumergió a una profundidad de 20 pies, y hasta el momento se encuentra en el sitio del accidente.

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.



100
067

1.5 INFORME SOBRE TRIPULACION

NOMBRE:	Jairo Alonso López Giraldo
NACIONALIDAD:	Colombiano
EDAD:	
LICENCIA:	PC-5664
CERTIFICADO MEDICO:	No 202-0023 vigente 01-22-97
ULTIMO CHEQUEO DE VUELO EN EL EQUIPO:	Desconocido
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	Desconocido
TOTAL HORAS DE VUELO:	Desconocido
TOTAL HORAS DE VUELO EQUIPO:	Desconocido
HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS:	Desconocido
HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS:	Desconocido
HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS:	Desconocido

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

AERONAVE

MARCA:	AEROCOMMANDER
MODELO:	560-A
SERIE No.:	370
FECHA DE FABRICACION:	Desconocido
CERTIFICADO DE MATRICULA:	Desconocido
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	No 01738 11-21-95
FECHA ULTIMA INSPECCION:	09-19-95
TOTAL HORAS DE VUELO:	3.100 APROX.
TOTAL HORAS DRUG:	200 APROX.
FECHA Y ULTIMO SERVICIO:	09-11-95, Inspección técnica y chequeo de compresión a los cilindros de ambos motores

MOTORES

MARCA:	LYCOMING
MODELO:	GO-480-D1-A
SERIE No.1:	L-584-33
SERIE No.2:	L-185-32
TOTAL HORAS DE VUELO No.1:	Desconocido
TOTAL HORAS DE VUELO No.2:	Desconocido



066

TOTAL HORAS DURG No. 1:
 TOTAL HORAS DURG No. 2:
 FECHA Y ULTIMO SERVICIO:

500 APROX.
 1400 APROX.
 09-11-95, Chequeo de
 compresión a los cilindros
 10-20-95, Se cambió motor
 posición No. 1

HELICES

MARCA:	HARTZELL
MODELO:	HC-83X20-2-C-1
SERIE No. 1:	D-1588-N
SERIE No. 2:	D-1045-N
TOTAL HORAS DE VUELO No. 1:	Desconocidas
TOTAL HORAS DE VUELO No. 2:	Desconocidas
TOTAL HORAS DURG No. 1:	250 APROX.
TOTAL HORAS DURG No. 2:	120 APROX.
FECHA Y ULTIMO SERVICIO	09-11-95, Insp. Técnica Presentación DACC.

ANTECEDENTES

El día 20 de octubre de 1995, se le cambió Motor No. 1 por solicitud del DACC por no corresponder al tipo de aeronave. Desde ese momento no se le hizo ningún trabajo supervisado ni se tiene récords de mantenimiento alguno.

1.7 INFORMACION METEOROLOGICA

En el área de Ayapel – Córdoba, no existe estación meteorológica alguna.

Se obtuvieron imágenes de satélite de la zona del accidente determinándose la presencia de nubes cumuliformes bajas y medias en desarrollo, lo cual determina que las condiciones para la operación eran de fuertes tormentas.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

Las ayudas para la navegación que se disponen en tierra, operaban satisfactoriamente.

Lm.
065

1.9 COMUNICACIONES

Operando normalmente, tanto las de la aeronave como las del Aeropuerto Olaya Herrera. Debido a la premura de la emergencia, el piloto no alcanzó a reportar la condición de la aeronave.

1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO

El aeródromo "El Cebruno" cuenta con una pista en grama de 640 metros. de longitud y está a una altura de 82 pies sobre el nivel del mar. Al momento del accidente y debido al mal tiempo que imperaba en la zona, la pista estaban deteriorada, presentando inundaciones tanto en la cabecera cero nueve (09), como en su parte central.

Por no ser un aeródromo controlado por la U.A.E.A.C., al momento del accidente, no contaba con ninguna restricción.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

1.12 INFORMACION SOBRE EL AREA DE IMPACTO

La aeronave colisionó contra la superficie del agua, la Ciénaga de Ayapel ubicada al frente de la cabecera cero nueve (09) del Aeropuerto El Cebruno, sumergiéndose inmediatamente.

Se desconoce la magnitud de los daños, dado que se encuentra sumergida actualmente y nunca se efectuó su rescate.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

No se tienen antecedentes psicofísicos del tripulante que le impidiesen ejercer actividades de vuelo en la fecha del accidente.

La necropsia practicada al piloto, no registró ninguna causa que lo comprometiera con el accidente. No hay información ni evidencia alguna para efectuar estudio de Factores Humanos del piloto accidentado.



064

1.14 INCENDIO

No se presento.

1.15 SUPERVIVENCIA

El accidente no fue sobrevivible.

Los cinco (5) ocupantes de la aeronave perecieron por el impacto siendo posteriormente rescatados los cuerpos por personal especializado de la Cruz ROJA – Seccional Antioquia.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Al quedar la aeronave sumergida, no fue posible practicar ninguna prueba ni análisis de sus componentes.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION**EL EXPLOTADOR**

El explotador no tiene ninguna organización administrativa ni técnica para sus operaciones aéreas. Se desconocen sus recursos económicos para la operación.

EL AERÓDROMO

EL Aeródromo El Cebruno no está bajo la jurisdicción de Aeronáutica Civil de Colombia. Este campo no posee infraestructura ni técnica ni administrativa para las operaciones aéreas. No posee por lo tanto ningún equipo de emergencia ni de búsqueda y rescate ni terrestre ni acuático.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No aplicable.

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES Y EFICACES

No aplicable.



063

2.0 ANALISIS

El piloto estaba calificado en el avión desde noviembre 12 de 1991, pero no hay evidencia de chequeos de repaso ni de experiencia posterior en el equipo.

La aeronave presenta un último trabajo de mantenimiento en octubre 11 de 1995, desconociéndose posteriormente sus horas de vuelo y trabajos efectuados a la misma, no hay evidencia en tal sentido.

La información meteorológica indica que hubo evidencia de presencia de nubes cumuliformes bajas y medias en el área del sentido.

Las ayudas para la navegación terrestres operaban normalmente en el Aeropuerto Olaya Herrera así como de aerovía. No hay evidencia de cómo operaban en la aeronave.

Las comunicaciones fueron normales. No se contó con evidencia de (FDR) Flight Data Recorder en la aeronave.

No se contó con ninguna evidencia de investigación y análisis de ningún componente de la aeronave por no haber sido rescatada ésta de la ciénaga.

No hay evidencia de estudio de Factores Humanos ni Récord de Perfil Psicológico del piloto en la empresa donde se desempeñaba como tal. Las necropsias no indicaron factor de compromiso físico con el accidente.

3.0 COCLUSIONES

1. El piloto estaba certificado en el avión.
2. No hay récords de experiencia, ni de chequeos de vuelo del piloto posteriores al chequeo inicial.
3. No existen récords de factores humanos ni perfil psicológico del piloto.
4. No hay compromiso físico del piloto en el accidente según la necropsia.
5. La aeronave tenía certificado de aeronavegabilidad.
6. El último récord de mantenimiento de la aeronave fue el día 20 de octubre de 1995.
7. Hubo presencia de nubes cumuliformes en el área del accidente.
8. La navegación y las comunicaciones no fueron factores en el accidente.



062

9. La aeronave no se rescató de la ciénaga.
10. No hubo análisis de ningún componente del avión.
11. La aeronave no estaba equipada con registradores de vuelo.
12. El accidente no fue sobrevivible.

Causa probable

Por falta de evidencia que conduzcan y contribuyan al perfeccionamiento de ésta investigación, se declara éste accidente como causa indeterminada.

4.0 RECOMENDACIONES

Dentro de los parámetros de ésta investigación y las evidencias encontradas se puede recomendar:

A la Aeronáutica Civil de Colombia

Ejercer supervisión de las operaciones aéreas privadas y de la aviación general a fin de obtener y garantizar un factor de seguridad en dichas operaciones y evitar así la ocurrencia de accidentes como el que nos ocupa.

Vo Bo

Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.

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