



**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL
OFICINA DECONTROL Y SEGURIDAD
DIVISIÓN NORMAS DE VUELO
GRUPO PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

INFORME ACCIDENTE DE AVIACION

MATRICULA: HK-1178-W

MARCA: CESSNA

MODELO: T210L

SERIE No: 21059702

PROPIETARIO: AEROMANTENIMIENTO DEL
OLAYA LTDA "AEROMO"

EXPLOTADOR: EL MISMO

LUGAR DEL ACCIDENTE: MUNICIPIO DE GUATAPE-
ANTIOQUIA

FECHA DEL ACCIDENTE: MARZO 03 1998

HORA DEL ACCIDENTE: 17:30 HL



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

La aeronave HK-1178-W despegó del aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín a las 16:45 HL al mando del capitán Carlos Alberto Gaviria con tres pasajeros a bordo en un vuelo no regular de pasajeros con destino las localidades de Guarne y Guatapé.

El avión efectuó varios tráficos sobre el embalse a muy baja altura y en el último sobrevuelo golpeó unos cables de la red de energía.

El piloto al golpear los cables perdió el control de la aeronave precipitándose a tierra e incendiándose después del impacto contra el terreno.

El accidente se produjo con luz diurna solar.

1.2 LESIONES A PERSONAS

| LESIONES | TRIPULANTES | PASAJEROS | OTROS |
|--------------|-------------|-----------|-------|
| MORTALES | 1 | 3 | -- |
| GRAVES | -- | -- | -- |
| LEVES/ILESOS | -- | -- | -- |

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

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

1.4 OTROS DAÑOS

Cables de energía de la red de distribución regional del área de Guatapé.

1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE: CARLOS ALBERTO
APELLIDOS: GAVIRIA OLANO
EDAD: 36 AÑOS
NACIONALIDAD: COLOMBIANA



| | |
|--|---|
| LICENCIA: | PCA-6725 |
| CERTIFICADO MEDICO: | VIGENTE.03-18-98 |
| EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO: | CESSNA 206 |
| TOTAL HORAS DE VUELO: | 215:06 HORAS |
| ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO: | DESCONOCIDO |
| TOTAL HORAS EN EL EQUIPO: | DESCONOCIDAS |
| HORAS DE VUELO | |
| ULTIMOS 90 DIAS: | DESCONOCIDAS |
| ULTIMOS 30 DIAS: | DESCONOCIDAS |
| ULTIMOS 3 DIAS: | DESCONOCIDAS |
| | |
| 1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE | |
| AERONAVE | |
| | |
| MARCA: | CESSNA |
| MODELO: | T-210-L |
| SERIE No: | 21059702 |
| MATRICULA: | HK-1178-W |
| FECHA DE FABRICACIÓN: | DESCONOCIDA |
| CERTIFICADO DE MATRICULA: | EXPEDIDO 01-06-98 |
| CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: | No-000527 EXPEDIDO- 07-03-97 VIGENTE |
| FECHA ULTIMA INSPECCION Y TIPO : | 07-02-97-SERVICIO DE 100 HORAS |
| FECHA ULTIMO SERVICIO : | 07-02 97 SERVICIO DE 100 HORAS |



| | |
|---|-----------------------------------|
| TOTAL HORAS DE VUELO: | 2.296:20 HORAS |
| TOTAL HORAS DURG: | 01:10 HORAS |
| MOTOR | |
| MARCA: | CONTINENTAL |
| MODELO: | TSIO-520-H |
| SERIE MOTOR No 1: | 198780 |
| TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR No 1: | 2.296:20 |
| TOTAL HORAS DURG MOTOR No 1: | 01:10 |
| ULTIMO SERVICIO MOTOR No 1: | 07-02-97 SERVICIO DE 100 HORAS |
| HELICE | |
| MARCA: | McCAULEY |
| MODELO: | D3A32C88M |
| SERIE No: | 756796 |
| TOTAL HORAS: | 2.296:20 |
| TOTAL HORAS DURG: | 01:10 |

A esta aeronave se le efectuó un vuelo de prueba el 4 de julio de 1997 para comprobar el servicio de 100 horas con resultados satisfactorios.

El taller " AVIOPARTES" le efectuó el ultimo peso y balance el día 3 de julio de 1997.

El P.B.M.O, el peso y balance se encontraban dentro de los limites establecidos por el fabricante y la Autoridad Aeronáutica en el momento del accidente.



1.7 INFORMACION METEOROLÓGICA

De acuerdo a testigos que se encontraban en el sitio al momento del accidente se presentaba bruma ligera, estas condiciones no afectaban y eran adecuadas para el tipo de operación que se estaba efectuando

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No aplicable.

1.9 COMUNICACIONES

Durante el vuelo las comunicaciones se efectuaron en forma normal con los servicios de Transito Aéreo.

1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO

No aplicable.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

Una vez que la aeronave impactó los cables de energía, estos se incrustaron dentro de las superficies de vuelo y el fuselaje, haciendo perder al piloto el control del avión precipitándose a tierra sobre una playa ubicada a 200 metros, en la represa de Guatapé donde quedó totalmente destruida por el impacto y posterior incendio.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA

El piloto tenia su certificado medico vigente.

Debido al impacto contra el terreno y posterior incendio, el piloto y los tres pasajeros fallecieron por politraumatismo severo y quemaduras de tercer grado.



No se efectuó examen toxicológico al piloto.

1.14 INCENDIO

Se presentó incendio por derrame de combustible, producido por el impacto contra el terreno.

1.15 SUPERVIVENCIA

Este accidente no tuvo capacidad de supervivencia, debido al fuerte impacto y posterior incendio.

Unos pescadores y la Policía de la población de Guatapé procedieron al rescate de los cuerpos sin vida de los pasajeros y el piloto.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Debido al estado de destrucción total de la aeronave no fue posible efectuar ninguna prueba a los componentes ni a la planta motriz.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION

No se efectuaron.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No aplicable.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES O EFICACES

No se efectuaron.

2.0 ANALISIS

El piloto al mando de la aeronave tenia su certificado medico vigente sin ninguna restricción que le impidiera desarrollar actividades normales de vuelo

El capitán de la aeronave no reunía los requisitos técnicos para operar ese tipo de aeronaves ya que su licencia de vuelo le permitía operar únicamente el



Cessna 206, chequeo efectuado en este equipo el día 30 de octubre de 1996 con una duración de 01:30 horas.

El volar a baja altura sin la debida experiencia, sin conocimiento del área a sobrevolar y sin tener en cuenta los obstáculos en ella presentes y no ceñirse a las regulaciones Aéreas, las cuales no permiten los vuelos rasantes, hizo que el piloto al mando impactara los cables de red eléctrica.

La aeronave cumplía con un programa de mantenimiento de acuerdo a lo establecido por la autoridad aeronáutica y el fabricante.

El elemento meteorológico que presentaba bruma ligera en el momento del accidente, según versiones de testigos, pudo haber disminuido visibilidad al piloto y no ver los cables de la red eléctrica.

3.0 CONCLUSIONES

- El piloto tenia vigente el certificado medico.
- El piloto no tenia el chequeo correspondiente para operar la aeronave.
- El piloto efectuó chequeo en el Cessna 206.
- El piloto contaba con 01:30 horas de vuelo en el equipo Cessna 206.
- En la bitácora del piloto aparecen únicamente 215:06 horas de vuelo en total.
- No se efectuó estudio de factores humanos en el piloto.
- No se efectuaron exámenes toxicológicos al piloto después del accidente.
- La aeronave tenia el certificado de aeronavegabilidad vigente.
- El peso y balance de la aeronave se encontró dentro de los limites establecidos por el fabricante y la Autoridad Aeronáutica.



- La aeronave estaba mantenida por personal calificado por la Aeronáutica Civil.
- Se encontraron los servicios de mantenimiento cumplidos de acuerdo a lo estipulado por la autoridad aeronáutica y el fabricante.
- El factor meteorológico tuvo alguna influencia en el accidente.

CAUSA PROBABLE

Violación a la norma del numeral 5.4.2, del Manual de Reglamentos Aeronáuticos referente a las alturas mínimas de seguridad.

4.0 RECOMENDACIONES

A LA EMPRESA AEROMO LTDA:

- Efectuar una circular obligatoria a los pilotos, prohibiendo los vuelos rasantes y acogerse al manual de reglamentos aeronáuticos en lo referente a este tema.
- Instruir a los pilotos de acogerse al Manual de Reglamentos Aeronáuticos
- Verificar que los pilotos estén calificados en el equipo correspondiente.
- Registrar las horas de vuelo y los chequeos de los pilotos ante la Autoridad Aeronáutica.



177-1178.00

A LA AERONAUTICA CIVIL:

- Efectuar una revisión de los procedimientos operacionales a la empresa AEROMANTENIMIENTO DEL OLAYA LTDA "AEROMO LTDA".

Vo. Bo.

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

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