

REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISION NORMAS DE VUELO

INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

INFORME FINAL DE ACCIDENTE

“LOS HALCONES”

HK-1256-I

CESSNA 150-J

ARMENIA - ANTIOQUIA

26 DE NOVIEMBRE DE 1998



**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA
DIVISIÓN NORMAS DE VUELO
GRUPO PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN

MATRICULA: HK-1256-I

MARCA: CESSNA

MODELO: 150-J

SERIE: 150.70069

PROPIETARIO: LOS HALCONES

EXPLOTADOR: EL MISMO

LUGAR DEL ACCIDENTE: ARMENIA- MANTEQUILLA
(ANTIOQUÍA)

FECHA DEL ACCIDENTE: 11-26-1998

HORA DEL ACCIDENTE: 07:20 HL



1.0 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. RESEÑA DEL VUELO.

La aeronave HK-1256-I despegó del Aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín,, el día 16 de noviembre de 1998 a las 07:05 HL., Con destino al aeropuerto de la población de Santafé de Antioquia. Al mando de la aeronave se encontraba el alumno ALBERTO ALEJANDRO JARABA realizando un vuelo de instrucción en su etapa de cruceros sin instructor a bordo.

A las 07:20 H.L., en la frecuencia 127.2 el alumno se reportó sobre Caldas, siendo este su último contacto con el control de Medellín, al no haber ninguna comunicación posterior a este llamado y que la aeronave no llegó a su destino, se declaró el avión en fase de alerfa / detresfa iniciándose las actividades de búsqueda y Rescate.

El avión fue encontrado accidentado y totalmente destruido a 5600 pies de altura, en un Cerro ubicado en el corregimiento la Herradura en el Municipio de Armenia- Mantequilla (Antioquia).

El accidente ocurrió con luz solar y en condiciones meteorológicas desfavorables

1.2 LESIONES A PERSONAS

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

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave quedó totalmente destruida por el impacto



IMPACTO PRINCIPAL



TIMÓN DE DIRECCIÓN



MOTOR

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

ALUMNO DE PILOTAJE

NOMBRE: ALBERTO ALEJANDRO

APELLIDOS: JARABA

EDAD: 24 AÑOS

NACIONALIDAD: COLOMBIANO

LICENCIA: HA-0234

CERTIFICADO MEDICO: 07529 Vence enero-27-1999



**EQUIPOS VOLADOS
COMO PILOTO:**

No aplicable

**HORAS DE VUELO:
EN EL EQUIPO**

61:30 horas (47:25 doble comando y
14:05 autónomo)

**ULTIMO CHEQUEO
EN EL EQUIPO:**

Efectuó su primer vuelo solo a las 19:35
horas el día 30 de julio, 1998

ÚLTIMOS 90 DIAS.

33:55 horas

ÚLTIMOS 30 DIAS:

03:45 horas

ÚLTIMOS 3 DIAS:

00:00 horas

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

MARCA:

CESSNA

MODELO:

150-J

SERIE No:

150.70069

MATRICULA:

HK-1256-I

**FECHA DE
FABRICACIÓN:**

1969

**CERTIFICADO DE
MATRICULA:**

Expedido julio 31, 1980

**CERTIFICADO DE
AERONAVEGABILIDAD:**

001413 con fecha indefinida

**FECHA ULTIMA
INSPECCIÓN Y TIPO:**

Agosto 19, 1998, inspección técnica anual

**FECHA ULTIMO
SERVICIO:**

Noviembre 20, 1998



TOTAL HORAS DE VUELO: 11.342:13

TOTAL HORAS DURG: 348:05

MOTOR

MARCA: Lycoming

MODELO: 0-320-E2D

SERIE: L-27363-27A

TOTAL HORAS DE VUELO: 6.347:56 horas

TOTAL HORAS DURG: 348:05 horas

HÉLICE

MARCA: Cessna

MODELO: 1C160/DTM7253

SERIE: 727343

TOTAL HORAS VUELO: 13.851:54 horas

TOTAL HORAS DURG: 348:05 horas

FECHA ÚLTIMO PESO Y BALANCE: Septiembre 05,1996

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Según testigos en la zona, las condiciones eran de baja visibilidad y nubes bajas.

Los reportes de tiempo del aeropuerto Olaya Herrera eran:

METAR SKMD 26.1100.00000- 9000 DZ SCT-025 OVC 8050 18/17 3008



METAR SKMD 26.1200-00000-8000 SCT 2500 OVC 8000 18/17 3010.

METAR SKMD 26 1300-00000-7000 SCTU 25 UVC 8000 18/16 3010.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No aplicable.

1.9 COMUNICACIONES

Las comunicaciones entre la aeronave y los centros de control se realizaron de una manera normal.

El último reporte de posición fue efectuado a las 07:20 H.L., sobre Caldas.

El alumno no efectuó ningún llamado comunicando que tenía algún problema.

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

No aplicable.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

La aeronave impactó a nivel, a una altura de 5.600 pies aproximadamente, los restos quedaron concentrados en un área pequeña y algunas láminas de la estructura sobre árboles bajos circundantes, no hay sendero de pre-impacto ni de post-impacto. Los restos de la aeronave indican alta velocidad de impacto.



1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLÓGICA

El alumno tenía vigente su certificado médico. No hay récord en la investigación inicial sobre factores psico- físicos que lo hubiesen afectado para sus actividades de vuelo.

1.14 INCENDIO:

No se presento incendio.

1.15 SUPERVIVENCIA:

El accidente no tuvo capacidad de supervivencia.

No hay récord sobre la necropsia practicada al alumno ni su relación con las heridas sufridas, ni la posición del cuerpo en los restos de la aeronave, tampoco hay estudio sobre capacidad de absorción de choque de la estructura.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES:

No se efectuaron.

1.17 INFORMACIÓN ORGANICA Y DE DIRECCIÓN

No aplicable.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No aplicable.

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES O EFICACES

No aplicable.



2.0 ANÁLISIS

El piloto alumno se encontraba efectuando curso de pilotaje comercial en el Cessna 150, tenía certificado medico vigente, no hay récord sobre factores psico- físicos que lo hubiesen afectado las actividades de vuelo. El factor meteorológico tuvo incidencia en el accidente. La visibilidad era reducida y había presencia de nubes bajas en el área de Medellín, así como en la zona del accidente. Las ayudas para la navegación, comunicaciones y de aeródromo no fueron factor en el accidente.

El piloto alumno reportó posición Caldas siendo éste su último reporte, el plan de vuelo fue pasado al Centro de Control bajo las normas de vuelo visual.. Esta condición no fue mantenida por el alumno quien volaba en condiciones IMC y por debajo de las alturas mínimas del sector. En estas condiciones el avión se estrelló contra un cerro ubicado a 5600 pies de altura.

Las horas de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días reflejan una rutina normal de trabajo sin afectar los días y horas de descanso.

No se presentó incendio.

El accidente no tuvo capacidad de supervivencia.

3.0 CONCLUSIONES:

- ❖ El alumno se encontraba efectuando curso de pilotaje.
- ❖ Tenía su certificado medico vigente
- ❖ El alumno piloto se encontraba dentro de la reglamentación aeronáutica con respecto a sus horas de descanso.
- ❖ No hay récord de factores psico- físicos que lo hubiesen afectado sus actividades de vuelo.
- ❖ El alumno se encontraba en condición de vuelo por instrumentos por debajo de las alturas mínimas del sector
- ❖ El alumno no mantuvo las reglas de vuelo visual.
- ❖ El alumno volaba bajo normas de vuelo visual en condiciones IMC.



- ❖ El factor meteorológico tuvo incidencia en el accidente.
- ❖ Las ayudas para la navegación, comunicaciones y aeródromo no fueron factor en el accidente.
- ❖ El impacto ocurrió a 5600 pies de altura.
- ❖ No se presentó incendio
- ❖ El accidente no tuvo capacidad de supervivencia.

CAUSA PROBABLE:

El alumno de pilotaje se encontraba en condiciones meteorológicas por instrumentos sin mantener las normas de vuelo visual violando las alturas mínimas del sector.

4.0 RECOMENDACIONES:**A LA ESCUELA DE AVIACIÓN LOS HALCONES:**

A la escuela de Aviación los Halcones, prohibir a sus alumnos volar en normas de vuelo visual (VFR) en condiciones meteorológicas por instrumentos (IMC).

Prohibir a los alumnos iniciar operaciones cuando las condiciones meteorológicas sean de vuelo por instrumentos.

A la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, verificar las normas y políticas de vuelo de la escuela de Aviación los Halcones.

Vo. Bo.


Capitán **RÓDRIGO CABRERA CONSTAIN**
Secretario Técnico Consejo de Seguridad


Doctor **JUAN CARLOS VELEZ URIBE**
Director General U.A.E.A.C.