

**INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN**

**AERONAVE:** MARCA : CESSNA  
MODELO: TU-206-D  
SERIE: U-2061358  
MATRICULA: HK-1444

**EXPLOTADOR:** TAXI AÉREO DEL BAUDO "TABA LTDA"

**PROPIETARIO:** El mismo

**LUGAR DEL ACCIDENTE:** Itagui, área metropolitana de Medellín, Antioquía

**FECHA Y HORA DEL ACCIDENTE:** 08 de agosto de 1995- 15:00 HL



## 1.0 INFORME SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 08 de agosto de 1995, la aeronave de matrícula HK-1444 de la Empresa TABA LTDA, fue programada para realizar un vuelo local de entrenamiento en el Aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín, llevando a bordo de la misma cinco (5) pasajeros y un tripulante.

A las 14:36 HL., la Torre de Control le informa Taba, uno triple cuatro, autorizado a despegar, viento cruzado noventa grados, siete nudos y la aeronave contesta enterado uno triple cuatro, a las 14:38 HL., la torre informa Taba uno triple cuatro llame cruzando la estación, a lo cual responde la aeronave así lo hará uno triple cuatro.

A las 14:41 HL., la aeronave informa al control uno triple cuatro, cruzando estación y la torre le contesta avise iniciando básico derecho pista cero uno y la aeronave responde tráfico derecho cero uno.

A partir de este momento las comunicaciones entre la torre de control y la aeronave se llevan a cabo en forma normal, al igual que el entrenamiento local, a las 14:47 HL, la aeronave llama a la torre y dice uno triple cuatro cruzando estación y la torre contesta llame en final, información esta que fue colacionada por la aeronave, a las 14:49 HL. La aeronave llama declarándose en emergencia y la torre le dice viento cruzado noventa grados siete nudos autorizado corrido y la aeronave con frecuencia abierta dice AAHY Dios mío, la torre le pregunta uno triple cuatro tiene algún problema, sin obtener respuesta perdiéndose toda comunicación con la aeronave a partir de ese momento.

Minutos más tarde la aeronave fue localizada accidentada en el perímetro urbano de la ciudad de Medellín, en cercanías de la cabecera 01 del aeropuerto Olaya Herrera, sector de Itagui.

El accidente se produjo a las 14:50 HL aproximadamente con luz de día, temperatura de 29° C. y condiciones meteorológicas normales para la operación aérea.



## SINOPSIS

La aeronave HK-1444 de la empresa TABA Ltda. fue programada el día 8 de agosto de 1995, para efectuar un vuelo local de entrenamiento en el aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín, transportando 5 pasajeros y un tripulante.

Después de efectuar dos aterrizajes corridos en condiciones normales, y cuando se encontraba en final para la tercera pasada, el piloto se declara en emergencia y la torre le suministra información para aterrizar, perdiéndose todo contacto con la aeronave a partir de ese momento.

Minutos más tarde fue localizada accidentada en el perímetro urbano de la ciudad de Medellín, sector de Itagüí. El accidente se presentó a las 14:50 H.L. con luz de día, temperatura 29°C y condiciones meteorológicas aptas para la operación.

Como consecuencia del accidente, fallecieron los pasajeros, la tripulación y un transeúnte. La aeronave quedó totalmente destruída por el impacto y posterior incendio.



Como consecuencia del impacto contra una vivienda y posteriormente contra el terreno, se presentó incendio que consumió la totalidad de la aeronave, falleciendo todos sus ocupantes y un transeúnte.

## 1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	1	5	1
GRAVES	--	--	1
GRAVES/ILESOS	--	--	1

## 1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

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

## 1.4 OTROS DAÑOS

Debido a que el lugar en que se precipitó la aeronave es zona poblada, se presentaron daños a bienes muebles e inmuebles, los cuales se relacionan a continuación:

1. Camión marca Chevrolet C-70, número interno 1846 de la Compañía Postobón, Placas LIB-636, conducido por el señor Luis Fernando Metauste, identificado con la C.C. 70.117.949, expedida en Medellín, llevando como ayudante al Señor Jobany Alberto Marín identificado con la C.C. No. 71.777.587 de Medellín, ambos resultaron ilesos. El vehículo sufrió roturas y quemaduras en toda la parte delantera, incluyendo la cabina.
2. Campero Marca Daihatsu cabinado, Placas LFE-353, propietario Luis A. Osorio, identificado con la C.C. No. 3.400799 de Medellín. Daños: Pintura total, cabina de fibra quemada así como las llantas traseras y el repuesto.
3. Casa, marcada con la placa de nomenclatura No. 74-A-04, sobre la carrera 50A esquina. Daños: Pintura de la fachada y una reja metálica del antejardín



torcida. Además un árbol contiguo a ésta quemado. El propietario es el señor Luis Angel Rivera.

4. Casa de tres plantas con placa de nomenclatura No. 25-19 sobre la carrera 50A. Propietaria: Edelmira Mesa, identificada con la C.C. No. 21.255.519 expedida en Medellín.

Daños: Borde del tejado parte central de la fachada destruido. También daños en toda la estructura de madera, canal metálica recolectora de aguas lluvias; desajuste en 10 vigas del techo que sostienen las tejas; pared posterior contigua a la fachada con grietas y consiguiente daño del techo, aproximadamente en tres metros.

5. Poste del alumbrado público, en la esquina de dicha casa, partido en tres (3) partes.
6. Dos árboles más quemados por el incendio.
7. Tendido de cables eléctricos y telefónicos reventados y quemados, en toda la cuadra.

## 1.5 INFORMACIÓN SOBRE LA TRIPULACIÓN

### PILOTO AL MANDO

NOMBRES Y APELLIDOS: MARIO FERNANDO OSPINA FRANCO

NACIONALIDAD: Colombiano

EDAD: 36 años

LICENCIAS: PCA-3216 monomotores tierra hasta 5.670 Kgs

CERTIFICADO MEDICO: No. F-23760 Vig 25-10-95

ULTIMO CHEQUEO DE VUELO EN EL EQUIPO: 26 de octubre de 1994 - Cessna 206



EQUIPOS VOLADOS  
COMO PILOTO: Cessna 185 - 206

TOTAL DE HORAS DE  
VUELO: 616:10 (Cessna 172)

TOTAL HORAS DE VUELO  
EN EL EQUIPO: 4.296:39

TOTAL DE HORAS DE VUELO  
EN EL EQUIPO: 2.450:00

HORAS VOLADAS EN  
UL TIMOS 90,30 Y 3 DÍAS: 55:20 - 18:45 - 00:20

La licencia expedida tenía limitaciones para monomotores tierra, hasta 5.670 Kgs, copiloto de Trislander y del equipo DC-3.

## 1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

### AERONAVE

MARCA : Cessna

MODELO: TU-206-D

No DE SERIE: U-2061358

MATRICULA : HK-1444

CERTIFICADO DE  
MATRICULA: 27 de noviembre de 1991

CERTIFICADO DE  
AERONAVEGABILIDAD: 01191 sin fecha vencimiento

FECHA ULTIMA  
INSPECCIÓN: 30 de enero de 1995

**PLANTAS MOTOPROPULSORAS**

MARCA: Continental  
MODELO: TSIO-520 M  
No. DE SERIE: 520543  
FECHA Y TIPO ULTIMO  
SERVICIO: 04 de octubre de 1994  
TOTAL DE HORAS DE  
VUELO: 1.211:05  
TOTAL DE HORAS DURG: 326:10

**HÉLICES**

MARCA: HARTZELL  
MODELO: PHC- J3YF-IRF  
No DE SERIE: FP-112  
No.2 AB-363  
FECHA Y TIPO ULTIMO  
SERVICIO: 04 de octubre de 1994  
TOTAL DE HORAS DE  
VUELO: 1.211:05  
TOTAL HORAS DURG: 326:10

En mayo 5 de 1994 la aeronave fue sometida a un servicio de 1.000 horas en los Talleres de Aviones de Colombia, con certificación No. 0873 y orden de trabajo No. 18.297 en Guaymaral.



Además la aeronave venía siendo sometida a mantenimiento de acuerdo a normas establecida por el fabricante y por las regulaciones mandatorias del Manual de Reglamentos Aeronáuticos, de lo cual se adjuntan todas las certificaciones elaboradas por el Taller Aeronáutico "AEROMO LTDA", con quién la Empresa TABA, tenía contrato de mantenimiento vigente hasta el 22 de noviembre de 1995.

La aeronave fue inspeccionada para renovación de aeronavegabilidad por Control Técnico y Seguridad de Medellín, en enero 30 de 1995. Efectuado y analizado el peso y balance, se determinó que tanto el centro de gravedad, como el P.B.M.O, para ese vuelo, se encontraba dentro de los límites autorizados en la especificación A 4 C E de la F.A.A. aplicable a este tipo de aeronave.

El libro de vuelo, que iba a bordo de la aeronave quedó incinerado por el fuego.

La aeronave poseía el certificado de aeronavegabilidad No. 01191 expedido en febrero 11 de 1994.

### 1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Los reportes meteorológicas para el Aeropuerto Olaya Herrera el día del accidente eran los siguientes:

18:00	0000KT	9999	BKN035	27/14	3003
19:00	36008KT	9999	BKN040	29/14	3000
20:00	18008KT	9999	BKN040	29/15	2998

### 1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

La aeronave estaba equipada con ADF-VOR.

### 1.9 COMUNICACIONES

Las comunicaciones entre la torre de control y la aeronave fueron normales.



### 1.10 INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO

No aplicable.

### 1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

### 1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave impactó inicialmente contra el techo de una vivienda, posteriormente impacta contra un poste de concreto de alumbrado público, inmediatamente se produce un incendio y finalmente la aeronave en llamas colisiona casi de frente contra un camión repartidor de gaseosa que transitaba por el lugar, produciéndose una explosión que alcanzó otro vehículo y algunas personas que habitaban en el sector.

Los restos de la aeronave quedaron diseminados en la vía pública, sobre la carrera 50A con la calle 74, barrio Santa María de Itagui en una área aproximada de 120 metros cuadrados.

### 1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLÓGICA

El piloto al mando de la aeronave poseía el certificado médico No. 16654422, vigente hasta el 25 de octubre de 1995 y de primera clase, sin ningún tipo de limitación,.

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



#### **1.14 INCENDIO**

Como consecuencia del impacto contra una vivienda y posteriormente contra un poste de alumbrado, se presentó un incendio por roturas de los tanques de combustible que consumió la totalidad de la estructura.

El fuego afectó a todos los ocupantes de la aeronave quienes fallecieron por quemaduras de segundo y tercer grado. Algunos transeuntes que se encontraban en el lugar fueron alcanzados por acción del fuego.

En la extinción del fuego se hicieron presentes el personal de SEI del Aeropuerto Olaya Herrera y bomberos estructurales del municipio de Medellín.

#### **1.15 SUPERVIVENCIA**

El rescate de los ocupantes de la aeronave y de los demás lesionados estuvo a cargo de los miembros del Grupo SAR del aeropuerto de Medellín, voluntarios de la Cruz Roja, la Defensa Civil y autoridades de Policía.

Uno de los ocupantes de la aeronave fue rescatado con signos vitales y llevado a un centro asistencial, donde se le prestó asistencia médica especial de urgencia, falleciendo horas más tarde.

#### **1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES**

La aeronave antes de iniciar actividades de vuelo fue provisionada con 43 galones. Debido al estado de destrucción en que quedó la aeronave, fue imposible practicar cualquier prueba, específicamente en cuanto a la posición de los controles e instrumentos, etc. El único elemento que fue recuperado fue el motor de la aeronave, el cual fue inspeccionado en un taller autorizado por la Autoridad Aeronáutica con los siguientes resultados:

- Sistema de inyección: Distribuidor. Bomba de combustible. Boquillas: Buen estado. Control de combustible, sin recorrido el brazo del acelerador por impacto.
- Sección de cilindros con anillos, pistones pasadores y aletas de refrigeración normales. Conjuntos de cárter de potencia en buen estado.



- A los magnetos se les efectuó prueba, encontrando que el magneto derecho no dio corriente, ya que por la alta temperatura del incendio, se fundió la bobina y el condensador.

### **1.17 INFORMACIÓN ADICIONAL**

No aplicable.

### **1.18 NUEVAS TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN**

No aplicable.

## **2.0 ANÁLISIS**

La aeronave hasta el momento del accidente, se encontraba en buenas condiciones de aeronavegabilidad. No tenía ninguna discrepancia de mantenimiento, ni de anotaciones pendientes.

En las dos operaciones de trabajo de pista anteriores al accidente, el piloto no reportó ninguna falla técnica que afectara la seguridad del vuelo.

Existió una declaratoria de emergencia por parte del piloto y a continuación en la secuencia de eventos ocurrió el accidente.

Aunque se estudiaron los componentes internos del motor, este análisis no determinó la potencia generada por el motor al momento del accidente, pues este estudio solamente determinó la condición post accidente del motor, por lo tanto no se puede afirmar que este componente fue la causa de la declaratoria de emergencia por parte del piloto.

No obstante lo anterior en las fotografías post accidente, se puede observar con claridad que las hélices del motor están dobladas hacia atrás y en buenas condiciones en general y es compatible con bajas R.P.M. de impacto.

En cuanto a los demás componentes de la aeronave hay que decir que ninguno se sometió a inspección y análisis, debido al estado de destrucción que presentaron posterior al impacto.



Por lo tanto tampoco se puede afirmar que la declaratoria de emergencia por parte del piloto se haya debido a falla de uno de estos elementos por falta de evidencias.

El peso y balance se encontraba dentro de los límites por el fabricante.

El factor meteorológico no fue factor contribuyente.

### 3.0 CONCLUSIONES

#### Resultados

- El piloto estaba debidamente entrenado y calificado para volar el equipo.
- La aeronave se encontraba debidamente aeronavegable y no se conocieron reportes de carácter técnico, que afectaran la seguridad del vuelo.
- La aeronave se encontraba dentro de los límites operacionales autorizados por el fabricante.
- El peso y balance se encontraba dentro de los límites autorizados dentro del certificado de aeronavegabilidad.
- El análisis del motor no determino la potencia generada por este al momento del accidente.
- No se pudo efectuar análisis a ningún componente del avión, debido al estado de destrucción general post impacto.
- Hubo indisciplina por parte del piloto, al permitir abordar pasajeros para este tipo de vuelo.
- Falta de control por parte de la empresa, al no supervisar el abordaje de pasajeros para este tipo de operación.



## CAUSAS

Aunque hubo una declaratoria de emergencia por parte del piloto, este accidente se declara indeterminado, por falta de evidencias que indiquen la causa probable de este evento.

## 4.0 RECOMENDACIONES

- Que las empresas de aviación, establezcan controles y supervisiones con el fin de verificar el tipo de operación y evitar que personas diferentes a la tripulación aborden la aeronave, en vuelos de prueba y entrenamiento.
- Establecer un control positivo por parte de las agencias de tránsito aéreo, para evitar que una aeronave en entrenamiento, salga sin plan de vuelo escrito, debidamente diligenciado en el cual se determine el número de personas abordo, combustible y tipo de operación a efectuarse.

Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN  
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico

ERNESTO HUERTAS ESCALLÓN  
Director General  
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

E.GARZÓN /Libia M.