



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

**GRUPO INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

**INFORME ACCIDENTE DE AVIACION**

<b>MATRICULA:</b>	<b>HK 1801 I</b>
<b>MARCA:</b>	<b>PIPER</b>
<b>MODELO:</b>	<b>PA 28-151</b>
<b>PROPIETARIO:</b>	<b>ADEVIA LTDA</b>
<b>EXPLOTADOR:</b>	<b>EL PROPIETARIO</b>
<b>LUGAR DEL ACCIDENTE:</b>	<b>MUNICIPIO SOPO CUNDINAMARCA</b>
<b>FECHA DEL ACCIDENTE:</b>	<b>27-MARZO-2008</b>
<b>HORA DEL ACCIDENTE:</b>	<b>7:59 HL</b>



## 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.**





## 1.1 ANTECEDENTES DEL VUELO

El día 27 de marzo de 2008, fue programada la aeronave de instrucción de matrícula HK 1801 I, para realizar el primer turno de entrenamiento en vuelo solo; este se llevaría a cabo en la zona "2".

El piloto alumno se presentó en la escuela con el tiempo necesario para efectuar la inspección prevuelo y alistamiento de la aeronave. Las condiciones atmosféricas no eran apropiadas para realizar el vuelo en condiciones visuales, motivo por el cual el alumno esperó hasta la apertura del aeropuerto por parte de la torre de control, mientras tanto procedió a prender el motor para llevar a cabo el calentamiento correspondiente.

Tan pronto como la torre de control autorizó la operación el alumno inició el vuelo en forma normal. La aeronave despegó a las 07:30 HL., dirigiéndose a la zona "2", al cruzar sobre la intersección YANKEE, el alumno cambió de frecuencia y solicitó dirigirse a la zona "1" en vista que la zona "2" se encontraba ocupada por otra aeronave. Después de ser autorizado, entrando a la zona "1" el piloto observó que el área estaba totalmente nublada, ante tal circunstancia procedió a descender para lograr algo de visibilidad sin obtener mejores condiciones. En vista de lo anterior optó por regresar sin estar en condiciones meteorológicas visuales, la aeronave perdió velocidad, el alumno aumentó potencia en el motor, continuando con el viraje, las nubes se tornaron más oscuras razón por la cual el alumno inició ascenso e inmediatamente sintió el impacto contra la ladera de la montaña, el piloto alumno se soltó el cinturón de seguridad del asiento y abandonó la aeronave.

Posteriormente el alumno observó derrames de combustible y al asegurarse que no había incendio regresó a la aeronave para establecer contacto en las frecuencias aeronáuticas pero no logró comunicación. En vista de lo anterior el piloto alumno buscó en la cabina de la aeronave su celular personal y después de encontrarlo se comunicó con la escuela de aviación informando lo sucedido. En la comunicación informó que se encontraba bien, solo con sangrado en la nariz, una pierna adolorida y en cuanto a su posición dijo no saber el sitio exacto, solo que estaba entrando a la zona "1". Minutos después el subdirector de la escuela se comunicó con el alumno informándole que ya iban a disponer el envío del equipo de rescate.

La búsqueda la efectuó un helicóptero de la policía, abordó iba el jefe de operaciones de la escuela. El jefe de seguridad y el instructor de turno contactaron los organismos y autoridades competentes para iniciar el operativo de búsqueda y rescate. Una vez ubicada la aeronave los equipos de rescate donde figuraba una medica y dos camilleros se dirigieron al sitio del accidente para auxiliar al piloto. Una vez localizado procedieron hacia una finca llamada Siroco, ubicada en un lugar plano donde el alumno fue recogido por el helicóptero. En este sitio se hizo



presente posteriormente miembros de rescate del municipio de Sopó, policía, bomberos y las autoridades aeronáuticas.

La aeronave se encontró invertida con daños de consideración. El accidente ocurrió con luz de día en condiciones meteorológicas de instrumentos.

**1.2 LESIONES A PERSONAS**

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total	Otros
Mortales	--	--		--
Graves	--	--		--
Leves/Ilesos	-01-	--	01	--
<b>TOTAL</b>	01		01	

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

Colombiano.

**1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE**

La aeronave sufrió daños importantes en todo el fuselaje. Se presentaron roturas en los planos, estabilizador horizontal, estabilizador vertical, cabina de pilotos y tren de aterrizaje.





*VISTA GENERAL AERONAVE*

**1.4 OTROS DAÑOS**

Se presentaron daños en un bosque nativo considerado reserva natural en un área aproximada de 1.000 metros cuadrados. Esta se encuentra ubicada en predios de la finca de nombre Sirolo, vereda Agua Caliente del municipio de Sopó, propiedad de la familia Galvis Pino.



*PRESENTACION DAÑOS DE LA RESERVA FORESTAL*

**1.5 INFORMACION PERSONAL**

**PILOTO ALUMNO**

NOMBRES:	JORGE ALFREDO GUSTAVO
APELLIDOS:	PEÑA VARGAS
NACIONALIDAD:	COLOMBIANO
EDAD:	22 AÑOS





GSAN-4.5-8-05

LICENCIA No.:	APA 12215
CERTIFICADO MEDICO:	81717625 VENCE 01-02-09
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	CESSNA 152, PIPER PA 28
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	N/A
TOTAL HORAS DE VUELO:	33:10 HORAS
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	16:00 HORAS

El piloto tiene el certificado médico vigente y sin limitaciones. El último examen lo presentó el 30 de enero de 2008.

La licencia de alumno de pilotaje de avión fue expedida el 23 de marzo de 2007.

El alumno adelantó el curso de CRM (Cockpit Recourse Management), los días 15 y 22 de septiembre de 2007, con una intensidad de 16 horas.

El alumno adelantó curso de Manejo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea durante los días 17, 18, 24 y 25 de noviembre de 2007, con una intensidad de 40 horas.

## 1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	PIPER
MODELO:	PA 28-151
SERIE No.:	28-7615320
MATRICULA:	HK 1801-I
FECHA DE FABRICACION:	1976
CERTIFICADO MATRICULA:	R000461
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	003228
FECHA ULTIMA INSPECCION Y TIPO:	30-NOV-2007 ANUAL
FECHA ULTIMO SERVICIO:	10-MAR-2008 100 HORAS
TOTAL HORAS DE VUELO:	16.644:22 HORAS



TOTAL HORAS DURG:	1.080:09 HORAS
<b>MOTOR</b>	
MARCA:	LYCOMING
MODELO:	0-320-3ED
SERIE MOTOR:	L-43839-27A
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	9.302:13 HORAS
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	1.673:33 HORAS
ULTIMO SERVICIO MOTOR:	10.MAR-2008 100 HORAS

**HELICE**

MARCA:	SENSENICH
MODELO:	74DMG-0-60
SERIE No.:	A50571
TOTAL HORAS:	8.266:33 HORAS
TOTAL HORAS DURG:	1.673:33 HORAS

PESO Y BALANCE

Peso del avión vacío 1469 libras.  
 Peso del tripulante 221 libras.  
 Peso del combustible 168 libras  
 Peso total para el despegue 1858 libras.  
 Peso máximo para despegue permitido 2325 libras.

Centro de gravedad para el despegue 86,55 pulgadas.  
 Límites del centro de gravedad entre 84 96 pulgadas.

COMBUSTIBLE



La aeronave fue abastecida el día 26 de marzo a las 09:05 HL, con gasolina 100/130 y una cantidad de 21.5 galones. Después de este tanqueo la aeronave voló aproximadamente 2:30 horas. En el plan de vuelo figura una autonomía de 3 horas.

### MANTENIMIENTO

Según el informe del AIT de la empresa, el programa de mantenimiento de la compañía estaba aprobado por la autoridad aeronáutica.

Se dio cumplimiento al programa de mantenimiento de la aeronave y el motor, donde consta el mantenimiento preventivo y correctivo, cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad y boletines de servicio, componentes con tiempo limite, intervalos de servicio de 50, 100, 500 y 1000 horas además de los servicios diarios.

El programa fue presentado ante la autoridad aeronáutica.

El programa de mantenimiento fue cumplido por personal licenciado y actualizado en los respectivos cursos de repaso.

En el FORMULARIO DE DATOS E INSPECCION DE LA AERONAVE, de la UAEAC, aparece hecha la inspección el día 28 de noviembre de 2007. Para esta fecha los equipos de radiocomunicaciones y navegación estaban vigentes. El ELT y batería de ELT tenían fecha de vencimiento el 12 de diciembre de 2007.

El día 11 de diciembre de 2007 el taller autorizado por la UAEAC, inspeccionó el equipo E. L. T. marca Pointer, modelo 3000, serie numero 331203 encontrándolo en perfecto estado de operatividad. Las baterías del equipo E. L. T. fueron inspeccionadas y probadas encontrándolas en perfecto estado, razón por lo cual le autorizaron una extensión de 6 meses. De esta forma las baterías vencerían el 11 de junio de 2008.

### **1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

Las condiciones del aeródromo de Guaymaral en el momento del despegue de la aeronave eran visuales. La zona "I" de entrenamiento estaba nublada y no reunía las condiciones meteorológicas para efectuar vuelos bajo reglas de vuelo visual.

### **1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION**

No aplicable, el vuelo se efectuaba bajo reglas de vuelo visual.





## **1.9 COMUNICACIONES**

Las comunicaciones con las dependencias aeronáuticas se llevaron a cabo en forma normal. El piloto solicitó cambiar la zona de entrenamiento asignada inicialmente, en vista de que en esta zona se encontraba otra aeronave. El controlador le autorizó el cambio de zona. El piloto no reportó ninguna emergencia. Después del impacto contra el cerro y estando en condiciones físicas adecuadas, el piloto trató de comunicarse en las frecuencias aeronáuticas a través del equipo de radio de la aeronave, sin resultados positivos, en vista de la avería de los equipos debido al impacto. Las comunicaciones posteriores para la búsqueda y rescate se efectuaron a través de su celular.

## **1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO**

No aplicable.

## **1.11 REGISTRADORES DE VUELO**

La aeronave no tenía instalados registradores de vuelo ni eran requeridos por parte de la autoridad aeronáutica de acuerdo al RAC parte 4, numerales 4. 5. 6. 26 y 4. 5. 6. 34.

## **1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO**

La aeronave impactó la ladera de la montaña con un alto ángulo de ascenso. Debido a lo espeso de la vegetación y al impulso la aeronave esta se capoteó. Estando en posición invertida se deslizó aproximadamente 100 metros lo que produjo la mayoría de los daños al golpearse la aeronave contra los troncos de los árboles. El tripulante quedo suspendido invertido en la cabina por acción del cinturón de seguridad. El altímetro de la cabina de piloto quedó indicando 9.050 pies. El RMI indicó 210°. Los tanques de combustible se rompieron ocasionando derrame de combustible.