



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISIÓN NORMAS DE VUELO

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS

INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN

JORGE IVAN VIERA PALACIO

HK-1930-P

CESSNA-TU-206

**CERRO PAN DE AZÚCAR BARRIO VILLATINA
MEDELLÍN - ANTIOQUIA**

24-MARZO DE 1995



**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA
DIVISION NORMAS DE VUELO
GRUPO PREVENCION E INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES**

INFORME ACCIDENTE DE AVIACION

MATRICULA: HK-1930-P

MARCA: CESSNA

MODELO: TU-206

PROPIETARIO: JORGE IVAN
VIERA PALACIO

EXPLOTADOR: EL MISMO

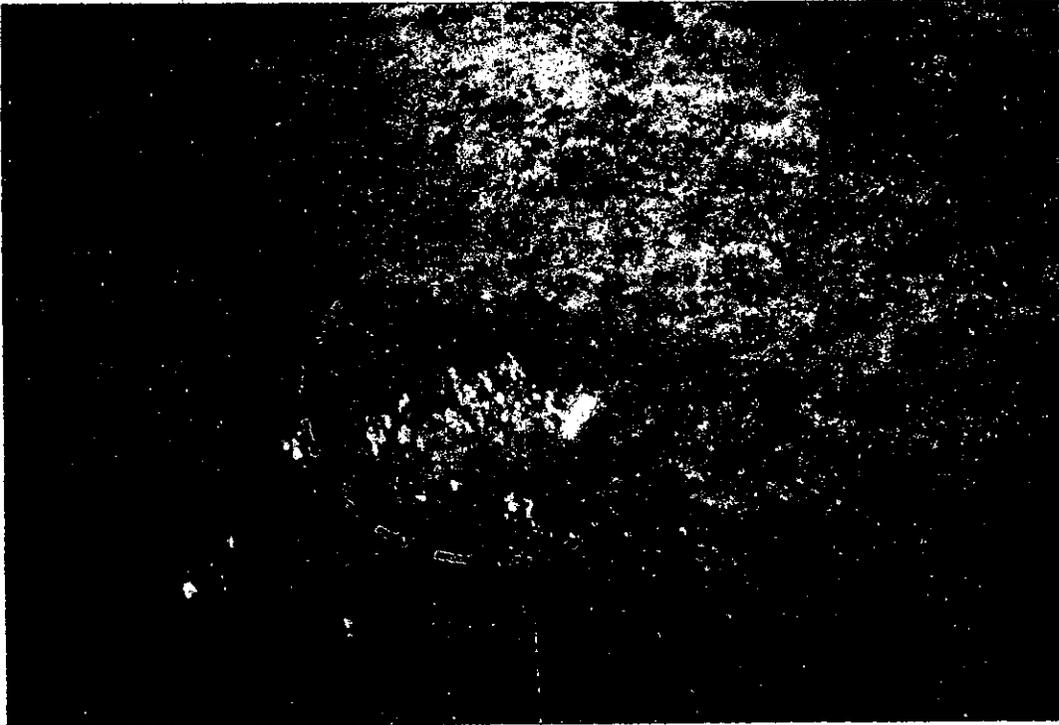
LUGAR DEL ACCIDENTE: CERRO PAN DE
AZUCAR BARRIO
VILLATINA
MEDELLIN

FECHA DEL ACCIDENTE: 24-MARZO DE 1995

HORA DEL ACCIDENTE: 06:20 H.L.



**FOTOGRAFIAS ACCIDENTE HK-1930 P CERRO PN DE
AZUCAR - MEDELLÍN (ANTIOQUIA)**



UBICACION FINAL DE LA AERONAVE



ESTADO FINAL DE LOS DANOS



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 24 de marzo de 1995, el piloto JAIME ALBERTO HERNANDEZ AGUILAR., al mando de la aeronave HK-1930-P despegó por la pista 01 del Aeropuerto Olaya Herrera en Medellín con destino a el Bagre. A las 06:15 H.L. como copiloto viajaba el señor Tomás Zuluaga, después del despegue la aeronave viró por la izquierda para reportar sobre Bello y contactar con la frecuencia de aproximación Medellín. Al no recibirse reporte alguno de la aeronave, está fue declarada en fase alerfa y destrefa. Aproximadamente a las 10:00 H.L. La aeronave fue localizada totalmente destruida e incendiada en el Cerro Pande Azúcar en el Barrio Villatina. Perecieron en este accidente tanto el piloto como el pasajero.

El accidente ocurrió con luz solar y en condiciones meteorológicas de niebla.

1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulantes	Pasajeros	Otros
Mortales	-1-	-1-	--
Graves	--	--	--
Leves/Ilesos	--	--	--

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave quedó totalmente destruida debido al impacto y posterior incendio.

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron

1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE: JAIME ALBERTO
 APELLIDOS: HERNÁNDEZ AGUILAR
 NACIONALIDAD: COLOMBIANA
 EDAD: 30 AÑOS
 LICENCIA No.: PCA-5340



CERTIFICADO MEDICO:	71651757
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	C-206 y Monomotores hasta 5.670 Kgs , copiloto
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	22 de febrero de 1993
TOTAL HORAS DE VUELO:	No existe información
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	2.167:18 horas
HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS:	No existe información
HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS:	No existe información
HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS:	No existe información
COPILOTO	
NOMBRE:	TOMAS ALEJANDRO
APELLIDOS:	ZULUAGA DUARTE
NACIONALIDAD:	COLOMBIANA
EDAD:	33 AÑOS
LICENCIA No.:	PCA-5707
CERTIFICADO MEDICO:	70.555.410
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	Monomotores tierra hasta 5.670 Kgs
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	22 de Noviembre de 1994 con duración de 03:10 horas
TOTAL HORAS DE VUELO:	135:26 horas
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	3.10 horas
HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS:	No existe información
HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS:	No existe información
HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS:	No existe información

**1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE**

MARCA: CESSNA

MODELO: TU-206-F

SERIE No.: CU20603429

MATRICULA: HK-1930-P

FECHA DE FABRICACION: OCTUBRE DE 1976

CERTIFICADO MATRICULA: El último enviado por la sección de material aeronáutico figura expedido el 24 de Octubre de 1989, a nombre de Servialas de Colombia.

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: Expedido a nombre de JORGE C. VIERIRA P. Con fecha septiembre 22 de 1994. sin fecha de vigencia.

FECHA ULTIMA INSPECCION Y TIPO : Septiembre 15 de 1994.

FECHA ULTIMO SERVICIO: Cumpliendo boletines julio 19 de 1994.

TOTAL HORAS DE VUELO: No existe información

TOTAL HORAS DURG: 750:00 horas

MOTOR

MARCA: CONTINENTAL

MODELO: TSIO—520-C

SERIE MOTOR: 501473

TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR: Desconocidas

TOTAL HORAS DURG MOTOR: 111:30 Horas

ULTIMO SERVICIO MOTOR:

HELICE

MARCA: MC CAULEY



MODELO:	D3A34C402
SERIE No.:	763138
TOTAL HORAS:	Desconocidas
TOTAL HORAS DURG:	94:10 Horas

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Al momento del despegue la aeronave, el Aeropuerto Olaya Herrera operaba con 6000 metros de visibilidad y los reportes metar eran:

11:00Z
0000.6000 BKN 3000 OVC 7000 18/16 QNH 3006
11:30 Z
000 4000 BKN 3000 OVC 7000 18/16 QNH 3006
12:00Z
0000 BKN 3000 OVC 7000 18/16 QNH 3009

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

El aeropuerto Olaya Herrera estaba equipada con equipos VOR, NDB, DME los cuales funcionaban normalmente a la hora del accidente.

La aeronave estaba equipada con 1 VOR, 1 ADF y 1 HF los cuales también funcionaban normalmente.

1.9 COMUNICACIONES

Las comunicaciones entre la aeronave y el control de tránsito aéreo fueron normales durante toda la operación.

1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO

El aeropuerto Olaya Herrera cuenta con una pista de orientación 01-19, con equipos de navegación de VOR para procedimientos de Aproximación y salida, así como un DME. La altura aproximada del campo es de 5.000 pies sobre el nivel medio del mar. Cuenta con todos los servicios de ATS.



1.11 REGISTRADORES DE VUELO

La aeronave no estaba equipada con registradores de vuelo.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave impacto de frente contra el Cerro Pan de Azúcar. Los restos finales quedaron diseminados en un área realmente pequeña. No se hallaron superficies desprendidas antes del impacto.

El empenaje quedó en relativo buen estado así como las superficies de cola.

El ángulo aproximado de impacto es de unos 10 grados sugiriéndose así un impacto de frente y en actitud de nariz arriba.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

Se estableció un estado de calcinamiento total tanto en el piloto como en el copiloto. No se encontró evidencia durante la fase factual de factores psico-físicos que hubiesen impedido la actividades de vuelo.

1.14 INCENDIO

Se presentó incendio post-impacto.

1.15 SUPERVIVENCIA

Se efectuó el plan de búsqueda y rescate encontrándose la aeronave hacia las 10:00 H.L. Debido a la destrucción total, no se pudo efectuar estudio de la estructura del avión ni de ninguno de los componentes internos totales como sillas y herrajes de fijación que hubiesen permitido analizar la capacidad de supervivencia del accidente.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No se efectuó ninguna. Tampoco hubo examen del motor que hubiese permitido establecer la potencia desarrollada por el motor en el momento del impacto.



1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION

No aplicable

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No aplicable

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES

No se efectuó ninguna

2.0 ANALISIS

Según la información factual el piloto no aparece chequeado en el equipo. El copiloto estaba calificado en el equipo.

La experiencia del piloto en el equipo aparece en la información factual. Su experiencia total es aceptable. La experiencia del copiloto en el equipo es mínima. Su experiencia total es también muy corta. No se encontró información de la fecha de vencimiento de los certificados médicos de los pilotos.

No se encontró evidencia de alteraciones psico-físicas que hubiesen impedido la actividad de vuelo en ambos pilotos.

La aeronave se encontraba en buenas condiciones de aeronavegabilidad. La condición meteorológica del aeropuerto Olaya Herrera al momento del despegue del HK-1390-P era de visibilidad y techo reducidos por niebla. Esta condición fue factor contribuyente al accidente.

Las ayudas para la navegación funcionaban normalmente tanto el aeropuerto como en el avión por lo tanto no contribuyeron al accidente, como tampoco contribuyeron las comunicaciones las cuales fueron normales entre el piloto y las dependencias ATS.

El aeropuerto cumplía con las especificaciones de operación requeridas para su funcionamiento. La aeronave no estaba equipada con registradores de vuelo. No efectuó durante esta investigación el análisis del motor de la aeronave lo cual impide establecer que potencia desarrollaba el mismo al momento del impacto.

Tampoco se efectuó ninguna investigación en el área orgánica y de dirección, ni se aplicaron técnicas especiales durante el proceso de la presente investigación.



La aeronave impacto de frente y en actitud de ascenso contra el Cerro pando Azúcar incendiándose de inmediato. El empenaje y sus superficies de control quedaron en el relativo buen estado sugiriéndose así un impacto a baja velocidad.

No se encontró evidencia de desprendimiento de superficies antes del impacto final.

El accidente no tuvo capacidad de supervivencia para los pilotos pues su espacio ocupacional quedó destruido e incendiado.

3.0 CONCLUSIONES

- El piloto no aparece chequeado en el equipo
- El copiloto estaba calificado en el equipo
- No hay información de la experiencia del piloto en el equipo.
- La experiencia total del piloto es aceptable.
- La experiencia del copiloto en el equipo es mínima
- La experiencia total del copiloto es muy corta.
- No se encontró la fecha del vencimiento de los certificados médicos de los pilotos.
- No hay evidencia de factores psico-físicos en los pilotos
- La aeronave se encontraba en buenas condiciones de aeronavegabilidad
- Las ayudas para la navegación cumplían con los requisitos para su funcionamiento.
- El aeropuerto cumplía con las especificaciones para su operabilidad.
- Las comunicaciones fueron normales.
- La aeronave no estaba equipada con grabadoras de vuelo.
- No se efectuó análisis del motor de la aeronave.
- No hubo investigación en el área orgánica y de dirección.
- El impacto de la aeronave fue de frente y en ascenso contra el terreno.
- No hubo desprendimiento de superficies de control antes del impacto.
- El impacto fue a baja velocidad.
- Hubo incendio post- impacto
- El accidente no tuvo capacidad de supervivencia

CAUSA PROBABLE

Debido a la falta de evidencia en la recolección factual o de hechos, está investigación se declara con causa indeterminada.



4.0 RECOMENDACIONES

A los pilotos de Aviación General se les recomienda no operar en condiciones marginales meteorológicas en ningún aeropuerto del país con aeronaves no aprobadas para vuelo IFR y sin calificación por parte del piloto para este tipo de vuelo y de aeronave.

Vo Bo

Capitán CARLOS ORTEGA BONILLA
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.

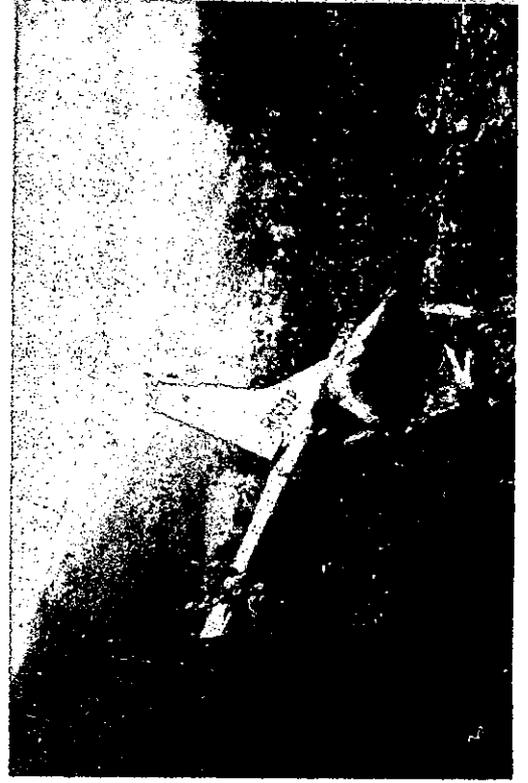
Doctor JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil.

HK-1930-P CESSNA TU-206 F CERRO PAN DE AZÚCAR- MEDELLIN (ANTIOQUIA)

DATOS GENERALES	HECHOS	HALLAZGOS	CAUSA PROBABLE	RECOMENDACIONES RELEVANTES
<p>24-MAR-1995 06:20 HL</p> <p>02 PILOTOS MUERTOS</p>	<p>DESPEGÓ DE MDE (OLAYA) AL BAGRE, DESPUÉS DEL DESPEGUE LA AERONAVE VIRÓ POR LA IZQUIERDA PARA REPORTAR SOBRE BELLO. AL NO RECIBIRSE REPORTE EN LA FRECUENCIA DE APP MEDELLIN ESTÁ FUE DECLARADA EN LAS FASES DE EMERGENCIA.</p> <p>APROXIMADAMENTE A LAS 10:00 H.L. LA AERONAVE FUE LOCALIZADA TOTALMENTE DESTRUIDA E INCENDIADA EN EL CERRO PANDE AZÚCAR EN EL BARRIO VILLATINA.</p>	<p>EL PILOTO NO REGISTRO CHEQUEO VIGENTE, EL CP SI TENIA CHEQUEO VIGENTE. LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS AL MOMENTO DEL DESPEGUE ERAN DE VISIBILIDAD Y TECHO REDUCIDOS POR NIEBLA POR LO TANTO FUE FACTOR CONTRIBUYENTE AL ACCIDENTE.</p> <p>LA AERONAVE IMPACTO DE FRENTE Y EN ACTITUD DE ASCENSO CONTRA EL CERRO PAN DE AZÚCAR INCENDIÁNDOSE DE INMEDIATO.</p>	<p>INDETERMINADO debido a la falta de evidencias para el desarrollo de la presente investigación.</p>	<p>A LOS PILOTOS DE AVIACIÓN GENERAL.</p> <p>•No operar en condiciones meteorológicas marginales en ningún aeropuerto del país con aeronaves no aprobadas para vuelos IFR y sin calificación por parte del piloto para este tipo de vuelo y de aeronave.</p>



UBICACIÓN FINAL DE LA AERONAVE



ESTADO FINAL DE LOS DAÑOS

