

REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISION NORMAS DE VUELO

INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACION

JARAMILLO INGENIERIA LTDA

MATRICULA HK-2223-W

PIPER PA-28-R201-T

FINCA LA HOLANDA – VEREDA LA LINEA
MUNICIPIO DE CAJAMARCA – DEPTO. TOLIMA

3 DE MAYO 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-2223-W

MARCA: PIPER

MODELO: PA-28 R-201-T

PROPIETARIO: JARAMILLO INGENIERIA LTDA.

EXPLOTADOR: EL MISMO

LUGAR DEL ACCIDENTE: FINCA LA HOLANDA, VEREDA LA LINEA, MUNICIPIO DE CAJAMARCA, TOLIMA

FECHA DEL ACCIDENTE: 3 DE MAYO DE 1995

HORA DEL ACCIDENTE: 08:56 H. L.



1.0 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

EL Capitán **CARLOS JESUS ALVARES** despegó del aeropuerto de Guaymaral el día 3 de mayo de 1.995 a las 08:19 H.L. al mando de la aeronave marca PIPER, Matrícula **HK-2223-W**, propiedad de la empresa **Jaramillo Ingeniería Ltda.**

La aeronave efectuaba un vuelo no regular de pasajeros, con destino a la ciudad de Cali llevando abordo un pasajero.

El vuelo transcurrió en forma normal, el último reporte de la aeronave con las dependencias de tránsito aéreo fue cruzando la intersección "Tolím" a las 08:56 horas.

En vista de que la aeronave no realizó su arribo al aeropuerto de destino se declaró en fase de alerfa / detresfa.

De inmediato el grupo SAR del aeropuerto Eldorado inició la operación de Búsqueda y rescate con la ayuda de la Patrulla Aérea Civil, suspendiéndose su búsqueda después de muchos días.

Finalmente, la aeronave fue localizada accidentada el día 3 de enero de 1.996 en la Finca La Holanda, Vereda La Línea, Municipio de Cajamarca (Tolima); solo se encontraron los restos de sus ocupantes.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACION	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	1	1	
GRAVES			
LÉVES/LESOS			

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Debido al fuerte impactos que sufrió la aeronave contra el terreno quedó totalmente destruida, sus restos quedaron diseminados en un área de 70 metros .

**1.4 OTROS DAÑOS**

No se presentaron.

1.5 INFORMACION SOBRE LA TRIPULACION

NOMBRES Y APELLIDOS: CARLOS JESUS ALVARES PEÑAGOS

NACIONALIDAD: Colombiana

EDAD : 41 Años

LICENCIA: PPA-1939

CERTIFICADO MEDICO No : 19219410. Vigente Noviembre 2 /95

ULTIMO CHEQUEO DE VUELO EN EL EQUIPO: Su último chequeo anual fue efectuado en el equipo PA-18 el día 14 de octubre de 1.992.

EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO: PA-18 / PA-28

TOTAL HORAS DE VUELO: Se desconocen

HORAS DE VUELO EN EL EQUIPO: 106:00 Horas

HORAS VOLADAS EN ULTIMOS 90,30 Y 3 DIAS: Se desconocen

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA: Piper

MODELO: PA-28R201T

No DE SERIE: 28R7803372

MATRICULA: HK-2223-W



FECHA DE FABRICACION: Año 1.980

CERTIFICADO DE MATRICULA: S/N, Otorgado en noviembre de 1.993

CERTIFICADO AERONAVEGABILIDAD: No 02322. Indefinido

FECHA ULTIMA INSPECCION : Mayo de 1.994

TOTAL HORAS DE VUELO: 2.545:03

TOTAL HORAS DURG: 550:09

PLANTA MOTOPROPULSORA

MARCA: Continental

MODELO: TS10 - 360 FB

No DE SERIE: 305867

FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO: Mayo de 1.994

TOTAL HORAS DE VUELO: 2.545:03

TOTAL HORAS DURG : 1.050:05

HELICE

MARCA: Hartzell

MODELO: BHC - C2Y1BF

No DE SERIE: AM - 2170

FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO: Mayo de 1.994

TOTAL DE HORAS DE VUELO: 2.545:00

TOTAL HORAS DURG: 00:00 Horas



El mantenimiento de los diferentes sistemas y accesorios se le venían cumpliendo de acuerdo a las exigencias del fabricante y a lo ordenado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Analizando el computo de peso y balance para este vuelo se encontró dentro de los límites establecidos por la casa fabricante.

1.7 INFORMACION METEOROLOGICA

Las condiciones meteorológicas el día del accidente sobre la cordillera central, mas concretamente sobre el paso, lugar de los hechos no eran apropiados para la continuación del vuelo en condiciones de vuelo visual VMC, por nubosidad variada con precipitaciones aisladas de diferente intensidad en horas de la mañana.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

La aeronave tenía equipos de navegación operando en condiciones normales.

1.9 COMUNICACIONES

La aeronave estaba equipada con VHF, las comunicaciones entre la aeronave y las dependencias de tránsito aéreo fueron normales tanto en fase de despegue como en ruta.

Los reportes suministrados por la aeronave desde el inicio de su vuelo fué el siguiente :Aproximadamente a las 13:09 (UTC) llamó en frecuencia 121.7 superficie Guaymaral y solicitó rodaje para iniciar su plan de vuelo a la ciudad de Cali, se le autorizó inicialmente rodar a la plataforma de la policía para revisión, posteriormente se le autorizó rodar al punto de espera de la pista cambiándose a frecuencia 118.8 torre de Guaymaral, quién lo autorizó para despegar a las 13:19 UTC, luego se le transfirió el control a la dependencia torre de control Eldorado.

El último reporte de la aeronave con Eldorado fué cruzando Tolíma a las 13:56 UTC.

1.10 INFORMACION SOBRE EL AERODROMO

No aplicable

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.



1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS Y SOBRE EL IMPACTO

El lugar del accidente Finca La Holanda, margen derecha, carretera que conduce Cajamarca - Calarca, más concretamente La Línea, está ubicado en los límites de los Departamentos del Quindío y Tolima. El terreno tiene una elevación superior a los 14.000 pies sobre el nivel del mar, de espesa vegetación y cuyas condiciones meteorológicas permanentes es nubosidad variada.

La aeronave impactó de frente contra la espesa vegetación (árboles), quedando sus restos dispersos en una zona de 70 metros.

De los pocos elementos que quedaron a la vista ya que la aeronave se localizó meses después, no se retiró ningún elemento que sirviera de base o indicio para la correspondiente investigación.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

El piloto tenía su certificado médico vigente a la fecha del accidente.

Tanto el piloto como el pasajero resultaron con lesiones fatales causadas por politraumatismo severo como consecuencia del impacto.

1.14 INCENDIO

No se presentó incendio en la aeronave.

1.15 SUPERVIVENCIA

Control Transito Aéreo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil con mensaje 031520 SKEDZQZX / CLO - PEI - BOG - GYM-AXM-MZL-IBG-GIR del 03 de mayo de 1.995 declaró la aeronave en Fase de Alerfa / Detresfa, de inmediato hubo alistamiento de aeronaves para búsqueda, con la colaboración directa de aeronaves afiliadas al Aeroclub de Colombia. Se realizó una búsqueda muy intensa por aire y tierra suspendiéndose días después, declarando la aeronave desaparecida.

El día 3 de enero de 1.996, ocho (8) meses después, fue localizada accidentada y destruida en los predios de la Finca La Holanda, vereda La Línea, Municipio de Cajamarca, Departamento del Tolima.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No se efectuaron.



1.17 INFORMACION ADICIONAL

No aplicable.

1.18 NUEVAS TECNICAS DE INVESTIGACION

No se efectuaron.

2.0 ANALISIS

El piloto al mando del equipo, tenia su licencia técnica debidamente adicionada al equipo el cual estaba operando.

su chequeo anual de vuelo dispuesto por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil se encontraba vencido al momento del accidente.

Su certificado médico estaba vigente.

Contaba con poca experiencia de vuelo. por lo tanto no tenia la capacidad para analizar las condiciones meteorológicas adversas que generalmente reina en la región donde se presentó el accidente.

El piloto ha debido asumir una altura que garantizara separación vertical con el terreno una vez que observó los mínimos meteorológicos para vuelo visual.

Dada las características de la ruta que decidió seguir en cuanto a obstáculos sobre la cordillera central, y las condiciones atmosféricas adversas esta constituía un riesgo potencial si no se observaba estrictamente las reglas de vuelo visual.

En cuanto a la aeronave, esta tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente y según los registros de mantenimiento este cumplía con lo estipulado por el fabricante.

Los últimos reportes de los pilotos había sido corregidos oportunamente.

3.0 CONCLUSIONES

- Su licencia medica estaba vigente al momento del accidente.
- El piloto al mando del equipo, poseía la licencia técnica inicial, pero su chequeo en el equipo estaba vencido desde el año 1.992.
- Su experiencia como piloto era muy limitada ya que tenia certificada muy pocas horas de vuelo.
- El piloto operó en condiciones visuales estando en condiciones meteorológicas instrumentales.



- Teniendo en cuenta la revisión de los informes de mantenimiento se comprobó que estaba acuerdo a las exigencias de la casa fabricante, de la empresa explotadora y de la Aeronáutica Civil.
- El factor meteorológico fue factor contribuyente en el accidente.

CAUSA PROBABLE

Continuar un vuelo en condiciones de vuelo visual bajo condiciones meteorológicas instrumentales sin tener en cuenta la altura mínima del sector.

4.0 RECOMENDACIONES

A LA EMPRESA OPERADORA DEL AVION: Informar a sus pilotos de la obligatoriedad de mantener las reglas de vuelo visual.

Vo. Bo.


Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.


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