

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

MARCO AURELIO MONTEALEGRE GIRALDO

MATRICULA HK-2802-P

CESSNA TU-206-G

ZIQUAIRA – DEPTO. CUNDIONAMARCA

13 DE JULIO DE 1999



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

INFORME ACCIDENTE DE AVIACION

MATRICULA: HK-2802-P

MARCA: CESSNA

MODELO: TU-206-G

PROPIETARIO: MARCO A. MONTEALEGRE G.

EXPLOTADOR: EL MISMO

LUGAR DEL ACCIDENTE: PARAMO GUERRERO - ZIPAQUIRA

FECHA DEL ACCIDENTE: 13 DE JULIO DE 1999

HORA DEL ACCIDENTE: 17:25 H. L.



**EL SUSCRITO JEFE DE LA OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA
DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL,**

CERTIFICA

QUE REVISADOS LOS ARCHIVOS QUE REPOSAN EN EL GRUPO DE PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE ESTA OFICINA, SE PUDO CONSTATAR QUE LA AERONAVE MARCA CESSNA-206 DE MATRÍCULA HK-2802-P DE PROPIEDAD DEL SEÑOR MARCO-AURELIO MONTEALEGRE, DURANTE LOS ULTIMOS CINCO AÑOS REGISTRA UN ACCIDENTE EL DIA 13 DE JULIO DE 1.999 EN EL MUNICIPIO DE ZIPAQUIRA DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, CUANDO CUBRIA LA RUTA CARURU -GUAYMARAL.

QUE ACTUALMENTE SE ENCUENTRA EN PROCESO EL INFORME FINAL PARA SER PRESENTADO ANTE EL CONSEJO DE SEGURIDAD AERONAUTICO PARA SU REFRENDACION Y VISTO BUENO.

LA ANTERIOR CERTIFICACIÓN, SE EXPIDE A SOLICITUD DEL SEÑOR MARCO AURELIO MONTEALEGRE PROPIETARIO DE LA CITADA AERONAVE Y CON DESTINO AL DOCTOR JAVIER ACOSTA NARANJO A LOS VEINTISIETE DÍAS (27) DEL MES DE SEPTIEMBRE DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y NUEVE (1999).

**ORIGINAL FIRMADO POR
JEFE OFICINA CONTROL SEGURIDAD AEREA**

**CAPITAN RODRIGO CABRERA C.
JEFE OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA.**

**E. GARZON/ ALFONSO C.
27-09-99**

*Recibi:
José A. Acosta
sept 29/99*

Santa fé de Bogotá, Septiembre 22 de 1.999

*Dr. Cifuentes:
Por favor
Responde*

Señores:

**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE
AERONAUTICA CIVIL**

Atención : Señor ELIECER GARZON

Jefe de la oficina de Investigaciones de Accidentes.

Ciudad.

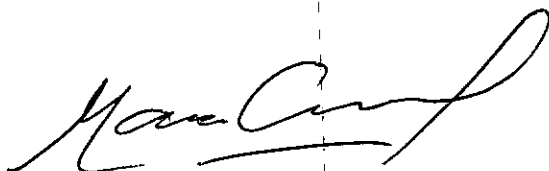
Respetados Señor:

Con el fin de dar respuesta a la ASEGURADORA COLSEGUROS, referente al la reclamación solicitada por el motivo del accidente sufrido por la Aeronave HK 2802 P , que estaba al mando del Capitán HECTOR DAVID LEAL con la Licencia PCA 6653, necesitan que de esa oficina sea expedida una certificación de investigaciones sobre accidentes o incidentes de la aeronave en los últimos cinco años, como también el Informe Final de la Aeronáutica sobre el accidente.

Está certificación será entregada al Doctor JAVIER ACOSTA NARANJO que es la persona que a nombre de Colseguros está llevando acabo lo referente al pago del seguro.

Adjunto fotocopia de la solicitud.

Cordialmente :



MARCO AURELIO MONTEALEGRE
Propietario de la Aeronave.



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 13 de Julio de 1999, el Piloto Héctor David Leal Toro despegó de Guaymaral a las 12:23 HL al mando del HK-2802-P para efectuar el vuelo Guaymaral – Cururu – Guaymaral , llevando a bordo dos pasajeros.

De regreso hacia Guaymaral el piloto reportó en frecuencia 118.8 la posición Guateque a las 21:58 H.L. estimando Zipaquirá a las 22:15 H.L. El piloto no reportó Zipaquirá por la cual se declaró la aeronave en fase alerfa/ detresfa .

El día 14 de julio de 1999 con la participación de la patrulla aérea y la Policía Nacional, se inició la búsqueda y rescate del HK 2802-P, siendo localizado accidentado en la Vereda Páramo Guerrero Cerro Peña Negra a una altura de 11.650 pies en coordenadas N 05° 06' 28" y W 074° 01' 03.". Se encontró sin vida al piloto y sus dos ocupantes.

El accidente ocurrió aproximadamente a las 22:25 H.L. del día 13 de Julio de 1999 con luz de día y condiciones atmosféricas adversas por visibilidad reducida por nubes bajas y lluvia en el área.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACION	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	1	2	--
GRAVES	--	--	--
LEVES/ILESOS	--	--	--

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Destrucción total por impacto y posterior incendio..

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.

**1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL**

NOMBRE Y APELLIDOS:	HECTOR DAVID LEAL TORO
NACIONALIDAD:	COLOMBIANO
EDAD :	34 AÑOS
LICENCIAS:	PCA-6653
CERTIFICADO MEDICO:	79.385.446 VENCE 29-04-1999
ULTIMO CHEQUEO DE VUELO EN EL EQUIPO:	10 DE MARZO DE 1999
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	CESSNA 206, PA-28
HORAS TOTALES DE VUELO:	218.45
HORAS VOLADAS EN LOS ULTIMOS 90,30, Y 3 DIAS:	DESCONOCIDAS

Revisada la hoja de vida le figuran un total de 218:45 horas registradas en personal aeronáutico.

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	CESSNA
MODELO:	TU-206-G
No. SERIE:	CU-20606429
MATRICULA:	HK-2802-P
CERTIFICADO DE MATRICULA:	002634 EXPEDIDO-08-11-91
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	001548 EXPEDIDO 04-02-99
FECHA ULTIMA INSPECCION U.A.E.A.C:	02 FEBRERO DE 1999



TOTAL HORAS DE VUELO:	1.531:10
TOTAL HORAS DURG:	488:10
FECHA Y TIPO DE ULTIMO SERVICIO:	500 HORAS 11-1998
MOTOR	
MARCA:	CONTINENTAL
MODELO:	TSIO 520-M
No. SERIE:	520940
FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO:	500 HORAS 11-24-1998
TOTAL HORAS:	1.531:10
TOTAL HORAS DURG:	448:10
HELICE	
MARCA:	MC. CAULEY
MODELO:	D-3A34C402-B
No. SERIE:	830946
FECHA Y TIPO ULTIMO SERVICIO:	500 HORAS 11-24-1998
TOTAL HORAS:	1531:10
TOTAL HORAS DURG:	488:10

El mantenimiento de la aeronave, era efectuado por los talleres Aeronáuticos Aviopartes Ltda. con personal técnico licenciado y autorizado para efectuar labores de mantenimiento, contrato de mantenimiento del 24 de noviembre de 1988 por período de un año.

El combustible con que fue aprovisionada la aeronave fue 100/130 octanos.

El último peso y balance efectuado a la aeronave fue el 6 de mayo de 1996.



1.7 INFORMACION METEOROLOGICA

Según testigos, a la hora del accidente había baja visibilidad debido a niebla baja y lluvia.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

La aeronave contaba con 2 ADF , 2 VOR y 1 DME.

1.9 COMUNICACIONES

La aeronave tenía instalados 2 VHF y 1 HF.

Las comunicaciones con Guaymaral fueron normales.

1.10 INFORMACION SOBRE EL AERODROMO

No aplicable.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No instalados.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS Y AREA DE IMPACTO

El avión impactó contra un cerro a una altura de 11650 pies en vuelo a nivel, no se evidenció desprendimiento de ninguna superficie antes del impacto.

1.13 INFORMACION MEDICO PATOLOGICA

No hay récords de factores psico-físicos en el piloto antes del accidente, tampoco hay estudio de factores humanos .

No Se efectuaron exámenes toxicológicos a la tripulación.



1.14 INCENDIO

Hubo fuego post-impacto.

1.15 SUPERVIVENCIA

El accidente no tuvo capacidad de supervivencia. El espacio ocupacional del piloto quedó completamente destruido.

La búsqueda del avión se inició desde el mismo día del accidente siendo encontrado al día siguiente por la patrulla aérea.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Se ordenó trasladar el motor para análisis a talleres Aviopartes, encontrándose que este operaba normalmente así como sus accesorios al momento del accidente.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION

No efectuada.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No aplicable.

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES Y EFICACES

No aplicable.

2.0 ANALISIS

El piloto estaba calificado en el equipo. Su certificado médico estaba vencido. No hay récord de aspectos psico-físicos que lo hubiesen afectado antes del accidente.

No hay récord de factores humanos en el piloto.



Su experiencia era muy corta. No hay récord de horas de los últimos 90-30 y 3 días.

La aeronave cumplía con su programa de mantenimiento y de aeronavegabilidad. Las ayudas a la navegación, comunicaciones y aeródromo no tuvieron incidencia en el accidente.

El factor meteorológico incidió en el accidente, toda vez que la visibilidad era muy baja debido a niebla y lluvia continua que impedían la operación del HK 2802P bajo normas de vuelo visual o VFR

El piloto ingresó en condiciones de vuelo por instrumentos pero con altura de plan de vuelo visual y permaneció en esas condiciones hasta colisionar con el terreno.

3.0 CONCLUSIONES

- El piloto estaba calificado en el equipo.
- El certificado médico estaba vencido.
- No hay evidencia de factores psico-físicos que lo hubiesen afectado del vuelo.
- No hay récord de factores humanos en el piloto.
- Su experiencia era muy corta.
- No hay récord de horas de los últimos 90, 30 y 3 días.
- La aeronave cumplía con los programas de mantenimiento y aeronavegabilidad.
- Los factores como ayudas a la navegación, comunicaciones y aeródromo no tuvieron incidencia en el accidente.
- El factor meteorológico fue factor contribuyente al accidente.
- El piloto ingresó en condiciones de vuelo por instrumentos pero con altura de vuelo visual violando las alturas mínimas del sector hasta colisionar con el terreno.

**CAUSA PROBABLE**

El piloto del HK-2802-P ingresó en condiciones de vuelo por instrumentos, manteniendo condiciones de vuelo visual (VFR) y con altura de plan de vuelo visual, violando la altura mínima del sector hasta colisionar con el terreno.

4.0 RECOMENDACIONES

A la aviación general: Una vez más establecer normas que obliguen a los pilotos a respetar las condiciones del plan de vuelo visual cuando operen bajo esas condiciones y evitar así accidentes como el que nos ocupa.

Vo. Bo.


Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.


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