

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

WILLIAM J. CARDENAS MENCO

HK-1440-P

CESSNA 182 M

PLANADAS - TOLIMA

15 DE ABRIL DE 2000



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

INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN

MATRICULA: HK-1440-P

MARCA: CESSNA

SERIE No: 18259977

MODELO: 182-M

PROPIETARIO: WILLIAN CARDENAS

EXPLOTADOR: EL MISMO

LUGAR DEL ACCIDENTE FINCA CASA ROJA CERCANIAS
PISTA PLANADAS (TOLIMA)

FECHA DEL ACCIDENTE: 04-15-2000

HORA DEL ACCIDENTE: 16:30 HL



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO:

El día 15 de abril de 2000, el piloto ALVARO ENRIQUE CARDENAS MENCO, despegó al mando del HK-1440-P a las 16:25 H.L. con el propósito de efectuar un vuelo de prueba con el fin de determinar el estado del motor. A bordo se encontraba una (1) persona.

Durante el segundo tráfico y lateral a la cabecera en uso y a una altura de 5.000' pies el motor perdió potencia apagándose de inmediato. El piloto decidió efectuar un aterrizaje de emergencia en un campo al frente de su posición

Durante el aterrizaje el avión colisionó con obstáculos y al entrar en terreno ondulado se invirtió quedando en reposo en rumbo contrario al de entrada al terreno produciéndose el accidente, este ocurrió a las 16:30 H.L. con luz solar. El piloto y el pasajero salieron ilesos del avión por sus propios medios.

1.2. LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULANTES	PASAJEROS	OTROS
MORTALES			-----
GRAVES	-	-	-
LEVES/ILESOS	-1	1	-

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Tren de nariz roto, hélice doblada, cubierta del motor rota, plano derecho roto, motor golpeado, bancada rota

1.4 OTROS DAÑOS:

No se presentaron

**1.5. INFORMACION SOBRE EL PERSONAL****PILOTO****NOMBRE:** ALVARO ENRIQUE**APELLIDOS:** CARDENAS MENCO**EDAD:** 36 AÑOS**NACIONALIDAD:** COLOMBIANO**LICENCIA:** PC-5237 Monomotores**CERTIFICADO MEDICO:** 33894 vigente 07-12-2000**EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:** CESSNA 182- CESSNA 182-C
PA-32**TOTAL HORAS DE VUELO:** 350**ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:** 03-13-2000**TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:** DESCONOCIDAS**HORAS DE VUELO: ULTIMOS 90 DIAS.** 24:25**ULTIMOS 30 DIAS:** 08:40**ULTIMOS 3 DIAS:** 01:00

**1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE**

MARCA: CESSNA

MODELO: 182-M

SERIE No: 18259977

MATRICULA HK-1440-P

FECHA DE FABRICACIÓN: DESCONOCIDA

CERTIFICADO DE MATRICULA: S/N Exp 12-17-199

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: 000250 Vigente

FECHA ULTIMA INSPECCION Y TIPO 02-16-2000

FECHA ULTIMO SERVICIO: 05-08-1999

TOTAL HORAS DE VUELO: 3.857:55

TOTAL HORAS DURG: 271:32

MOTOR:

MARCA: CONTINENTAL

MODELO: 470-R

SERIE MOTOR No: 202816-9-R

TOTAL HORAS DE VUELO: 42:20



**TOTAL HORAS
DURG MOTOR:** 1.899:15

**ULTIMO SERVICIO
MOTOR:** 05-08-1999 Reparación general

HELICE:

MARCA: Mc MACAULEY

MODELO: 2A34C203

SERIE: 777096

**FEHCA Y TIPO
ULTIMO SERVICIO:** DESCONOCIDO

TOTAL HORAS VUELO: 1.889:15

TOTAL HORAS DURG: 42:20

1.7 INFORMACION METEOROLÓGICA

Aunque en el sitio del accidente no hay estación meteorológica se pudo establecer que el estado del tiempo para la hora y día del accidente era de visibilidad ilimitada, viento en calma y temperatura de 26°C

1.8. AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No aplicable

1.9 COMUNICACIONES

No aplicable.

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

No aplicable



1.11 REGISTRADORES DE VUELO

El avión no estaba equipado con registradores de vuelo.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

Al efectuar contacto con el terreno el tren de nariz impacto contra un montículo desprendiéndose de inmediato. El avión continuó desplazándose sobre una pendiente colisionando el plano de derecho contra un montículo invirtiéndose para detenerse y reposar en esa posición. El único elemento desprendido fue el tren de nariz.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA

No se encontraron factores psico- físicos que hubieran afectado al piloto antes o durante el vuelo. No se efectuaron estudios de factores humanos ni perfil psicológico en el piloto anterior al accidente.

1.14 INCENDIO

No se presento incendio en este accidente.

1.15 SUPERVIVENCIA

El accidente tuvo capacidad de supervivencia. no se realizaron estudios de capacidad de absorción de choque de la estructura

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Se analizo la planta motriz en AEROLEAVER llegándose a la conclusión de que aunque el motor funcionaba normalmente, se encontraron anomalías en el sistema del acelerador y del control de mezcla.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCIÓN

No efectuada.



1.18 INFORMACION ADICIONAL

No aplicable

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES O EFICACES

No utilizadas.

2.0 ANALISIS

El piloto se encontraba inhabilitado, para volar el equipo Cessna 182 M , pues su último chequeo lo hizo en Cessna 182C. Este piloto duró inactivo más de 360 días y por lo tanto debió recobrar su autonomía original en el equipo Cessna 182M. Su certificado médico se encontraba vigente. Su experiencia total es corta. El piloto tenía dentro de límites las horas de descanso de los últimos 90-30 y 3 días.

La aeronave aunque cumplía con el programa de mantenimiento tuvo dificultades en días anteriores al accidente con el sistema de magnetos y encendido.

El factor meteorológico no tuvo incidencia en el accidente como tampoco las ayudas para la navegación, comunicaciones y aeródromo.

El avión no estaba equipado con registradores de vuelo No se encontraron factores físicos ni psicológicos que afectaran al piloto antes o durante el vuelo No hay récords de factores humanos estudiados en el piloto después del accidente. No se presento incendio el accidente tuvo capacidad de supervivencia. El análisis de la planta motriz determino dificultades en el sistema de combustible en cuanto a mezcla se refiere y a daños en el sistema de acelerador del motor. En tramo con el viento el motor se apago haciendo que el piloto tomara la decisión de efectuar un aterrizaje de emergencia en un campo al frente de su trayectoria. El terreno irregular hizo que durante esta maniobra el avión se invirtiera a tierra produciéndose al accidente.



CAUSA PROBABLE

Falla del motor en vuelo, lo que hizo que el piloto tomara la decisión de efectuar un aterrizaje de emergencia invirtiéndose el avión durante el contacto con el terreno irregular.

3.0 CONCLUSIONES:

- ❖ El piloto se encontraba inhabilitado para volar en el equipo Cessna 182M
- ❖ Su certificado médico estaba vigente
- ❖ El último chequeo de vuelo lo hizo en Cessna 183C. No siendo aceptado por la sección de licencias
- ❖ Las últimas horas de vuelo en los 90-30 y 3 días estaban dentro de los límites
- ❖ La experiencia del piloto era corta
- ❖ La aeronave tenía programa de mantenimiento cumplido.
- ❖ La aeronave presento problemas anteriores con el sistema de magnetos y encendido
- ❖ El factor meteorológico no tuvo incidencia en el accidente
- ❖ Las ayudas para la navegación, comunicaciones y aeródromo tampoco influyeron en el accidente.

**4.0 RECOMENDACIONES:**

- ❖ Al explotador y propietario el ceñirse a los Reglamentos estipulados por ña Aeronáutica Civil de Colombia, para chequeos de autonomía después de estar inhabilitado por más de 365 días.
- ❖ Al explotador y propietario desarrollo y monitoreo de un programa preventivo de mantenimiento que le permita prevenir accidentes similares

Vo. Bo.

Capitán RODRIGO CABRERA C
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico

Doctor ERNESTO HUERTAS ESCALLÓN
Director Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil