



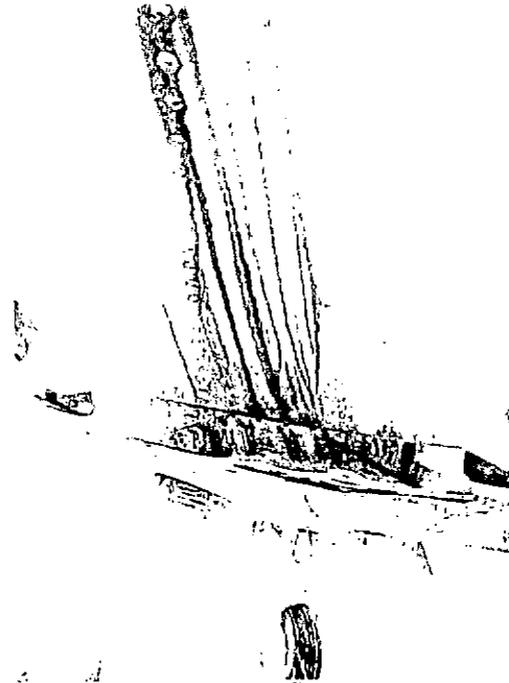
**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL
 OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA
 DIVISION NORMAS DE VUELO
 GRUPO PREVENCION E INVESTIGACIÓN DE
 ACCIDENTES**

INFORME INCIDENTE DE AVIACION

MATRICULA:	HK-2436-P
MARCA:	CESSNA
MODELO:	TR-182
PROPIETARIO:	PROSPERO GERMAN ABRIL BERROTERAN/ FABIO MONTROYA
EXPLOTADOR:	EL MISMO
LUGAR DEL ACCIDENTE:	AEROPUERTO LA NUBIA- MANIZALES
FECHA DEL ACCIDENTE:	28 DE SEPTIEMBRE DE 2001
HORA DEL ACCIDENTE:	15:20 H.L.



INCIDENTE AVION CESSNA TR 182 HK 2486 - P



**VISTA TREN DE NARIZ Y DAÑOS FUSELAJE INFERIOR
DELANTERO (ALTURA DEL COMPARTIMIENTO DEL TREN)**



DAÑOS PIEL FUSELAJE INFERIOR



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

En ejecución del plan de vuelo presentado el día 28 de Septiembre de 2001, para el Cessna TR 182 HK 2436 P, el Capitán FABIO MONTOYA NARANJO decoló a las 14:40 H.L. del Aeropuerto de Tulúa con destino a Manizales. El vuelo transcurrió en forma normal durante todo su trayecto, motivo por el cual al llegar al punto de descenso el piloto ejecutó las listas de chequeo e inicio su aproximación a la pista 09 del Aeropuerto la Nubia. Al realizar el rompimiento del planeo, la aeronave se puso sobre la pista en su parte ventral con el tren de aterrizaje arriba ocasionando daños menores al fuselaje y golpes en la hélice con parada súbita del motor.

El piloto único tripulante abandono la aeronave por sus propios medios. Los Equipos de Rescate se hicieron presentes en el lugar.

1.2 LESIONES A PERSONAS

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

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave sufrió daños menores en la piel ventral, fractura de algunas antenas y daños en las puntas de las palas de la hélice por impacto contra el terreno.

1.4 OTROS DAÑOS

Ninguno de considerar en la investigación.

1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE: FABIO ALBERTO
 APELLIDOS: MONTOYA NARANJO
 NACIONALIDAD: COLOMBIANA



EDAD:	39 AÑOS
LICENCIA No:	PPA 2489
CERTIFICADO MEDICO:	41109 VIGENTE 28 DE AGOSTO DE 2002
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	CESSNA 152- 182 y PA-28
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	23- ENERO- 2001
TOTAL HORAS DE VUELO:	412:55 HORAS
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	112:55 HORAS
HORAS DE VUELO:	
ULTIMOS 90 DIAS:	18:15 HORAS
ULTIMOS 30 DIAS:	05:40 HORAS
ULTIMOS 3 DIAS:	04:05 HORAS

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	CESSNA
MODELO:	TR-182
SERIE No:	CTR182-01249
MATRICULA:	HK 2436-P
CERTIFICADO MATRICULA:	039 DE FECHA 25 DE FEBRERO DE 1992
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	000224
FECHA ÚLTIMA INSPECCION Y TIPO:	15-MARZO-2001 HORARIA
FECHA ULTIMO SERVICIO:	12-MARZO-2001



TOTAL HORAS DE VUELO: 1.376:29 HORAS

TOTAL HORAS DURG: 786:44 HORAS

MOTOR

MARCA: LYCOMING

MODELO: O-540-L3C5D

SERIE MOTOR: L-21876-40A

TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR: 1.376:29 HORAS

TOTAL HORAS DURG MOTOR: 1.376:29 HORAS

ULTIMO SERVICIO MOTOR: 12-MARZO-2001

HELICE

MARCA: Mc. CAULEY

MODELO: 90DHB-8

SERIE No: B-69590 / B-91263

TOTAL HORAS: 1.376:29 HORAS

TOTAL HORAS DURG: 293:51 HORAS

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

No influyeron en el incidente, el reporte de la hora es el siguiente:

SKMZ 282000Z VRB03KT 9999 SCT016 BKN080 19/XX A///

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

No afectaron ni influyeron al incidente, la Aeronave tenia instalado el Equipo estándar para la navegación. (VHF, VOR, ADF, TRANSPORDER).



1.9 COMUNICACIONES

No afectaron ni influyeron al incidente.

1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO

Aeropuerto la Nubia de Manizales con una longitud de pista de 1400 Metros y 15 Metros de ancho, suficientes para la operación segura de la Aeronave.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

Teniendo en cuenta la forma en que ocurrió el incidente, la Aeronave quedo compacta con daños menores de acuerdo a lo descrito en el numeral 1.3, posada sobre la superficie de la pista.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA

Una vez recibidos los resultados de los exámenes médicos y psicológicos practicados, no se encontraron indicios de condiciones Psico-físicas que pudieran haber influido en el incidente.

1.14 INCENDIO

No se presento incendio post-impacto durante el incidente.

1.15 SUPERVIVENCIA

El incidente tuvo capacidad de supervivencia.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Posterior al incidente, se realizaron pruebas operacionales al Tren de Aterrizaje evidenciando operación normal.



1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION

El HK 2436-P es operado por su propietario en la realización de vuelos de carácter privado debido a la actividad profesional desempeñada por el mismo. Aunque no tiene ninguna Organización empresarial de tipo aeronáutico, no se encontró ninguna evidencia de violaciones a regulaciones y mantenimiento de la Aeronave.

1.18 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES

No aplicable.

2.0 ANALISIS

El piloto estaba debidamente chequeado, con certificado medico vigente y sin limitaciones. Su último chequeo de vuelo en el equipo incidentado lo había efectuado el 29 de Enero de 2001. Su experiencia de vuelo era escasa y teniendo en cuenta su record de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días no se evidencia fatiga para el cumplimiento del vuelo, todo lo contrario venia volando un promedio de 06:00 Horas mensuales.

La aeronave cumplía con todos los requisitos de mantenimiento y aeronavegabilidad exigidos para su operación. El factor meteorológico no contribuyó al accidente, al igual que las ayudas para la navegación, comunicaciones y de aeródromo no tuvieron incidencia en el mismo.

Teniendo en cuenta el informe del piloto y las entrevistas realizadas al mismo, en la oficina de prevención e investigación de accidentes, su vuelo transcurrió en forma normal existiendo cierta premura de llegar a Manizales, ya que su trabajo requería realizar algunas diligencias en la ciudad antes del termino del día. Igualmente el piloto reconoce haber recibido una llamada celular antes de iniciar el descenso que pudo haber influido para disminuir la conciencia y alerta situacional que se debe tener durante la ejecución de un vuelo.

El piloto de la aeronave al llegar a su punto de descenso ejecutó las listas de chequeo para antes del aterrizaje, sin recordar con exactitud haber ejecutado el movimiento de la palanca de tren abajo, al igual que no verifico visualmente que esté realmente estuviera abajo y asegurado antes del aterrizaje.

Ya durante el rompimiento del planeo y esperando el contacto del tren con la superficie de la pista, el piloto sintió que la aeronave había aterrizado sin tren, por lo cual procedió a apagar inmediatamente el motor. El piloto evacuo la aeronave ileso por sus propios medios.



No se presentó incendio post-impacto y el incidente tuvo capacidad de supervivencia.

3.0 CONCLUSIONES

- El piloto estaba calificado en el equipo incidentado
- El piloto tenía su certificado médico vigente
- Su último chequeo de vuelo en el equipo estaba vigente
- Su experiencia total era escasa
- Sus horas de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días no evidencian fatiga alguna para la ejecución del vuelo
- El piloto venía volando un promedio de 06:00 horas mensuales.
- La aeronave al momento del incidente cumplía con todos los requisitos de aeronavegabilidad y mantenimiento requeridos para la ejecución del vuelo
- El factor meteorológico no influyó en la ocurrencia del incidente
- Las ayudas para la navegación, comunicaciones y de aeródromo, no tuvieron incidencia en el incidente
- El piloto tenía cierta premura en su llegada a Manizales, por asuntos laborales
- El piloto acepta haber recibido una llamada de celular antes de iniciar la ejecución de las listas de chequeo para aproximación y aterrizaje que pudo haber influido en la disminución de su alerta situacional
- El piloto empleó las listas de chequeo sin recordar haber ejecutado el punto de tren abajo
- El piloto no verificó visualmente la condición de tren abajo y asegurado antes del aterrizaje
- El piloto ejecutó una aproximación normal y en el momento del rompimiento del planeo, la aeronave con su parte ventral hizo contacto con la superficie de la pista
- El piloto ejecutó de inmediato un apagado del motor, evitando así mayores daños al mismo



- El piloto evacuo ileso y por sus propios medios la aeronave
- No se presento incendio post- incidente

CAUSA PROBABLE

Baja alerta situacional por parte del piloto, especialmente durante la ejecución de las listas de chequeo, al no estar conciente de la ejecución de las mismas y de la verificación del procedimiento realizado.

4.0 RECOMENDACIONES

AL PILOTO:

- La ejecución de un entrenamiento en administración de recursos de cabina, el cual le dará buenas herramientas para la conducción segura de sus futuros vuelos.
- La adecuación a sus procedimientos de operación de cabina estéril durante las fases críticas del vuelo.

Vo. Bo.

Capitán JOSE BESTENE MATTAR
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico (E)

Doctor JUAN CARLOS VELEZ URIBE
Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil