

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

**JUDITH L. ESLAVA GRANOBLES**

**MATRICULA HK-365-P**

**CESSNA 180**

PISTA LA HERRERA – DEPTO. DEL TOLIMA

14 DE JUNIO DE 2000



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

**INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACION**

**MATRICULA:** HK-365-P

**MARCA:** CESSNA

**MODELO:** 180

**PROPIETARIO:** JUDITH L. ESLAVA GRANOBLES

**EXPLOTADOR:** EL MISMO

**LUGAR DEL ACCIDENTE:** PISTA LA HERRERA - TOLIMA

**FECHA DEL ACCIDENTE:** 14 DE JUNIO DE 2000

**HORA DEL ACCIDENTE:** 13:35 H. L.



## 1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 RESEÑA DEL VUELO

La aeronave CESSNA, con matricula HK-365-P, al mando del capitán Bernardo Varón, despego del aeropuerto perales de la ciudad de Ibagué, a las 12:45 H. L con destino la población de LA HERRERA. A las 13:38 H. L. sentó ruedas y al recorrer aproximadamente 250 metros de la pista, se atravesó un menor conduciendo una bicicleta, por lo cual el capitán aplico frenos y la aeronave se capoteo.

El capitán y el acompañante salieron 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

Las dos palas de la hélice torcidas, soportes delanteros y traseros del motor rotos, bancada del motor torcida, planos parte superior sumidos, estabilizador vertical dañado, timón de dirección dañado, elevador izquierdo dañado, soporte de comandos rotos, comandos de gobernador, acelerador y mezclas rotos, capo inferior y superior dañados, coolflap derecho e izquierdo dañados, soporte bomba de gasolina roto, puerta derecha desprendida, puerta izquierda sumida, mangueras de presión y combustible dañadas, filtro de la bomba de vacío dañado y vidrio frontal flexiglas roto.

### 1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.

**1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL**

NOMBRE: BERNARDO VARON CORTEZ  
NACIONALIDAD: COLOMBIANO  
EDAD: 27 años  
LICENCIA No.: PC-5742  
CERTIFICADO MEDIC No.: 93'128.508 VIGENCIA 07-11-00  
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO: CESSNA 172XP, 182, 206, 180;  
PIPER PA28.  
TOTAL HORAS DE VUELO: 817:10  
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO: 79:05  
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO: 11-02-2000  
HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS: 61:25  
HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS: 20:45  
HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS: 4:00

**1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE**

MARCA: CESSNA  
MODELO: 180  
SERIE No.: 31464  
MATRICULA: HK-365-P  
FECHA DE FABRICACION: 03-18-55  
CERTIFICADO DE MATRICULA: R000725  
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: No.001377



FECHA ULTIMA INSPECCION: 11-23-1999  
FECHA ULTIMO SERVICIO Y TIPO: 05-06-00 100 HORAS  
TOTAL HORAS DE VUELO: 9682:00  
TOTAL HORAS DURG: 126:10

**MOTOR**

MARCA: CONTINENTAL  
MODELO: IO-470-J  
SERIE MOTOR: 46185-O-J  
TOTAL HORAS DE VUELO: 3668:20  
TOTAL HORAS DURG: 126:10  
FECHA ULTIMO SERVICIO Y TIPO: 05-06-00 100 HORAS

**HELICE:**

MARCA: MC-CAULEY  
MODELO: D2A-36C-33  
SERIE No: 621690  
TOTAL HORAS: 9682:00  
TOTAL HORAS DURG: 100:10  
FECHA ULTIMO SERVICIO Y TIPO: 05-06-00 100 HORAS

**1.7 INFORMACION METEOROLOGICA**

Las condiciones meteorológicas hacia el sur, del Aeropuerto de Girardot, sitio del accidente entre las 1800 y 1900 U.T.C, se observaron buenas condiciones, cielo despejado.



## 1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

No aplicable.

## 1.9 COMUNICACIONES

La torre de control del Aeropuerto Perales en Ibague autoriza despegar al HK-365-P a las 17:50 UTC, la aeronave despegó a las 17:52 UTC, a las 18:10 se realiza llamado de transferencia al Oeste de Ortega, informando llamar a la Torre de Control Santiago Vila de Girardot en frecuencia 118.4 mhz.

La aeronave establece contacto con la Torre de Girardot a las 18:14 UTC, notificando la población de Ortega con 5.500 pies visual; no volvió a establecer contacto.

La aeronave HK-1913-P establece puente e informa que el HK-365-P se encuentra final La Herrera a las 18:40 UTC.

## 1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO

AERÓDROMO:	LA HERRERA
UBICACIÓN:	LA HERRERA
CORDENADAS:	03°13'00" N 075°51'00" W
EXPLOTADOR:	EL MUNICIPIO
LONGITUD:	430
ANCHO:	10
PBMO:	5.760
ORIENTACIÓN:	07-25
ELEVACIÓN:	5.740
RESOLUCIÓN Y FECHA:	No. 1359 11-10-67
VIGENCIA:	INDEFINIDO
CLASE:	G

## 1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.



### **1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO**

La aeronave quedó a 200 metros de la cabecera 25, en el eje central de la pista.

### **1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA**

El capitán Bernardo Varon, tenía su certificado médico vigente

Al capitán, no se realizó la prueba de toxicología, de laboratorio por ser examinado 24 horas posteriores al accidente; Se le realizó la prueba física de embriaguez en Medicina Legal de la ciudad de Ibagué, con resultados negativos.

### **1.14 INCENDIO**

No se presento.

### **1.15 SUPERVIVENCIA**

El espacio ocupacional de la cabina tuvo capacidad de supervivencia, el piloto y el acompañante salieron por sus propios medios, con heridas leves.

### **1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES**

Se realizó el análisis del motor Continental modelo IO-47-J, serie 46185-OJ, en los Talleres Aeronáuticos Aviopartes Ltda. Concluyendo el normal funcionamiento del motor antes del accidente.

### **1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION**

No aplicable.

### **1.18 INFORMACION ADICIONAL**

No se requiere.



### **1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES**

No aplicable.

### **2.0 ANALISIS**

El Capitán estaba debidamente calificado, con su certificado medico vigente y no se encontró evidencia psico-físicas que le impidieran desempeñar sus funciones de vuelo.

La aeronave cumplía con las especificaciones y requisitos de Aeronáutica Civil de Colombia para su operación. Tenía certificado de aeronavegabilidad vigente.

Por la falta de control y seguridad en la Pista la Herrera, que permite el transito de peatones y vehículos, dentro de la pista, la hace peligrosa para la operación aérea.

### **3.0 CONCLUSIONES**

- El piloto estaba debidamente calificado, tenía el chequeo vigente en el equipo que estaba operando.
- El piloto poseía licencia y certificado médico vigente
- Las comunicaciones con los Centros de Control se realizaron normalmente.
- La aeronave cumplía con los requisitos de aeronavegabilidad y mantenimiento.
- El mantenimiento de la aeronave era realizado por personal licenciado y autorizado por la U.A.E.A.C.
- El motor de la aeronave no fue factor contribuyente al accidente.
- La aeronave no estaba equipada con grabadores de vuelo.
- No se presentó incendio.
- El accidente tuvo capacidad de supervivencia.



**CAUSA PROBABLE**

La causa de este accidente fue el obstáculo en la pista. (niño en bicicleta que se atravesó).

**4.0 RECOMENDACIONES**

**AL MUNICIPIO LA HERRERA**

Incrementar la seguridad del área de la pista, para restringir el ingreso de personal no autorizado, evitando así accidentes similares a este.

Vo Bo

Capitán **RODRIGO CABRERA CONSTAIN**  
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.

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