

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 tránsito 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.