



**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
SECRETARIA DE SEGURIDAD AÉREA**

**GRUPO INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

**INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN**

**INTRODUCCIÓN**

**TITULO**

<b>MATRICULA:</b>	<b>HK-1217 P</b>
<b>MARCA:</b>	<b>CESSNA</b>
<b>MODELO:</b>	<b>182</b>
<b>PROPIETARIO:</b>	<b>CARLOS ARTURO SILVA BARRETO</b>
<b>EXPLOTADOR:</b>	<b>EL MISMO</b>
<b>LUGAR DEL ACCIDENTE:</b>	<b>FINCA ALEJANDRÍA VEREDA KILÓMETRO 41 MANIZALES (CALDAS)</b>
<b>FECHA DEL ACCIDENTE:</b>	<b>09 – AGOSTO - 2006</b>
<b>HORA DEL ACCIDENTE:</b>	<b>17:10 H.L.</b>



GSAN-4.5-8-05

ADVERTENCIA

**El presente INFORME FINAL es un documento que refleja los resultados de la investigación técnica adelantada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en relación con las circunstancias en que se produjeron los eventos objeto de la misma, con sus causas y consecuencias.**

**De conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) Parte Octava y el Anexo 13 de OACI, “El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad”.**

**Consecuentemente, el uso que se haga de este INFORME FINAL para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos asociados a la causa establecida, puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.**



## 1. INFORMACIÓN FACTUAL

### 1.1 ANTECEDENTES DEL VUELO

Durante la ejecución de un vuelo privado el día 09 de Agosto de 2006, la aeronave HK-1217 P operada por su propietario y con dos ocupantes abordo, despegó del aeropuerto Enrique Olaya Herrera-(EOH) de Medellín siendo las 16:35 H.L. con destino inicial al aeropuerto Matecaña de Pereira y posterior el aeropuerto La Nubia de Manizales. En desarrollo de su primer trayecto, aproximadamente 25 minutos después de haber despegado y próximo lateral la población de Irrá, el piloto advirtió una pérdida de potencia, reaccionando con los respectivos procedimientos de emergencia sin resultados positivos; motivo por el cual, se concentró en la selección de un campo para una emergencia, ejecutando el aterrizaje en el mismo con algunos daños significativos para la aeronave. Sus dos ocupantes y el piloto ilesos abandonaron la aeronave por sus propios medios.

Una vez en tierra, el piloto efectuó comunicación radial con otra aeronave que se encontraba en el área reportándole lo sucedido, la cual a su vez informó a la Torre de Control de Pereira transmitiéndole las coordenadas del accidente y la condición ilesa de sus dos ocupantes y el piloto. De inmediato se iniciaron las labores de búsqueda y rescate de sus ocupantes.

No se presentó incendio post accidente, ni lesión alguna para sus ocupantes.

### 1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total	Otros
<b>Mortales</b>	--	--		--
<b>Graves</b>	--	--		--
<b>Leves/ilesos</b>	-1-	-2-		--
<b>TOTAL</b>	1	2		

#### 1.2.1 NACIONALIDADES DE LA TRIPULACIÓN Y LOS PASAJEROS

Piloto de nacionalidad Colombiana.



### 1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE



*Estado final de la aeronave*

La aeronave sufrió abolladuras en el borde de ataque de ambos planos causadas por el golpe con arbustos de mediano tamaño, abolladuras en la parte inferior delantera del fuselaje, desprendimiento del tren de nariz, daño estructural en la pared de fuego en el punto de sujeción del tren de nariz, abolladuras en las cubiertas del motor y doblamiento de dos palas de la hélice entre los principales daños.



*Detalle daños tren de nariz, hélice y fuselaje frontal inferior*

**1.4 OTROS DAÑOS**

No se presentaron.

**1.5 INFORMACIÓN PERSONAL**

NOMBRE:	CARLOS ARTURO
APELLIDOS:	SILVA BARRETO
NACIONALIDAD:	COLOMBIANA
EDAD:	62 AÑOS
LICENCIA No.:	PPA 1285
CERTIFICADO MEDICO:	74992 Vigente al 15-FEB-07
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	CESSNA 182
ÚLTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	21-OCTUBRE-2004
TOTAL HORAS DE VUELO:	2.000 HORAS
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	2.000 HORAS
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 90 DÍAS:	50 HORAS



HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 30 DÍAS: 34 HORAS

HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 3 DÍAS: 04 HORAS

### 1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

MARCA: CESSNA  
 MODELO: 182  
 SERIE No.: 18254617  
 MATRICULA: HK-1217 P  
 FECHA DE FABRICACIÓN: 1966  
 CERTIFICADO MATRICULA: R 000621  
 CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: 003021  
 FECHA ÚLTIMA INSPECCIÓN Y TIPO: 13-DICIEMBRE-05 ANUAL  
 FECHA ÚLTIMO SERVICIO: 23-MARZO-2006 (50 HRS)  
 TOTAL HORAS DE VUELO: 5.479:00 HORAS  
 TOTAL HORAS DURG: 348:10 HORAS

### MOTOR

MARCA: CONTINENTAL  
 MODELO: TSIO 520 T  
 SERIE MOTOR: 515205  
 TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR: 1.176:10 HORAS  
 TOTAL HORAS DURG MOTOR: 348:10 HORAS  
 ULTIMO SERVICIO MOTOR: 23-MARZO-2006 (50 HRS)

A

**HÉLICE**

MARCA:	HARTZELL
MODELO:	PHC J3YF1RF
SERIE No.:	N/D
TOTAL HORAS:	211:35 HORAS
TOTAL HORAS DURG:	93:35 HORAS

**1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

Las condiciones meteorológicas eran de viento en calma, cielo con tres optas de nubosidad y sin ningún fenómeno meteorológico significativo que pudiera haber afectado la ejecución segura del vuelo.

**1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN**

No tuvieron incidencia en el accidente. El vuelo se desarrollaba bajo Reglas de Vuelo Visual (VFR).

**1.9 COMUNICACIONES**

Las comunicaciones se desarrollaron de acuerdo a lo establecido en las normas para la radiotelefonía. Una vez en tierra, el piloto efectuó comunicación con otra aeronave que se encontraba en el lugar transmitiéndole las coordenadas de la ejecución del aterrizaje de emergencia y la condición de ilesos.

**1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO**

No aplicable, el accidente tuvo lugar en coordenadas N 05°10'15" W 75°40'18", en un campo abierto ubicado a aproximadamente 14.5 millas náuticas del aeropuerto La Nubia de la ciudad de Manizales, conocido como Kilómetro 41, finca Alejandría, en la vía que de Manizales conduce a Medellín.



### 1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable. La aeronave no contaba con éste equipo instalado ni era requerido de acuerdo a la reglamentación aeronáutica vigente (Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, Numeral 4.5.6.26 REGISTRADORES DE DATOS DE VUELO – FDR).

### 1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave quedó compacta sin daños mayores ya que el sitio seleccionado le permitió al piloto ejecutar un aterrizaje de emergencia en un campo no preparado con adecuadas condiciones topográficas para permitir la supervivencia de sus ocupantes, con la producción de mínimos daños para la aeronave. Durante el aterrizaje y la carrera de desaceleración sobre el terreno no preparado, impactó algunos arbustos de Mata-ratón que le produjeron abolladuras en el borde de ataque de ambos planos y debido a la irregularidad del terreno finalmente se dio el desprendimiento de los soportes del tren de nariz a la altura de la pared de fuego de la aeronave.

### 1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLÓGICA

El Piloto tenía su certificado médico vigente con fecha de vencimiento 15 de febrero de 2007 y no se evidenció factores psico-físicos que hubiesen afectado antes o durante el vuelo para la ocurrencia del accidente.

### 1.14 INCENDIO





No se presentó incendio en el presente accidente.

### **1.15 ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA**

El accidente tuvo capacidad de supervivencia, el piloto y sus dos ocupantes abandonaron ilesos y por sus propios medios la aeronave. Una vez esta se detuvo en el campo seleccionado para sortear la emergencia, sus dos ocupantes y el piloto sin lesión alguna y empleando las puertas de la aeronave evacuaron la misma.

### **1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES**

Se efectuó una inspección especializada al motor por parte del taller de reparación Aerotécnica Ltda. el cual esta autorizado por la U.A.E. de Aeronáutica Civil, con resultados satisfactorios de funcionamiento.

### **1.17 INFORMACIÓN SOBRE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN**

No requerida.

### **1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL**

No requerida.

### **1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES**

No requeridas.

## **2.0 ANÁLISIS**

### **2.1. GENERALIDADES**

Para el desarrollo de la investigación del presente accidente se contó con el análisis de los documentos relacionados con la aeronave, de los documentos de registro, de la experiencia del piloto, las evidencias de los daños producidos durante la realización de la emergencia, las pruebas efectuadas al motor y las declaraciones del piloto entre otras.

### **2.2. OPERACIONES DE VUELO**