

**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL  
SECRETARIA DE SEGURIDAD AÉREA****GRUPO INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES****INFORME ACCIDENTE DE AVIACION****INTRODUCCIÓN****TITULO**

<b>MATRICULA:</b>	<b>HK 365</b>
<b>MARCA:</b>	<b>CESSNA</b>
<b>MODELO:</b>	<b>180</b>
<b>PROPIETARIO:</b>	<b>JUDITH ESLAVA</b>
<b>EXPLOTADOR:</b>	<b>SAER Ltda.</b>
<b>LUGAR DEL ACCIDENTE:</b>	<b>SAN JOSÉ DE OCUNE</b>
<b>FECHA DEL ACCIDENTE:</b>	<b>10 ENERO 2004</b>
<b>HORA DEL ACCIDENTE:</b>	<b>13:30</b>



## SINOPSIS

### 1. INFORMACIÓN FACTUAL

#### 1.1 ANTECEDENTES DEL VUELO

El día 10 de enero de 2004, la aeronave de matrícula HK 365 Cessna 180, efectuó un vuelo entre las ciudades de Villavicencio (Meta) y San José de Ocné con un piloto y tres pasajeros. Había descolado de Villavicencio a las 11:30 Hl. y el vuelo se había desarrollado en forma normal.

Durante la fase del aterrizaje, aproximando con 20° de flaps y 70 nudos de velocidad, en el momento de romper el planeo la aeronave fue desplazada de su trayectoria por un viento cruzado, el cual hizo que la aeronave golpeará con su tren derecho un montículo de tierra, el cual ocasiono que el tren de ese lado se corriera hacia atrás, perdiendo la estabilidad y soporte por ese lado lo cual permitió que el plano derecho bajara y golpeará una cerca de alambre de púas y la nariz bajara golpeando la hélice la superficie del terreno. La aeronave se detuvo dentro de la pista y los pasajeros y piloto la abandonaron por sus propios medios sin sufrir lesiones

#### 1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total	Otros
Mortales	--	--		--
Graves	--	--		--
Leves/Ilesos	--1	--3	4	--
<b>TOTAL</b>	1	3	4	

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

Colombianos

#### 1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Pierna tren de aterrizaje derecho doblada, palas de la hélice, dobladas, último tercio de la punta plano derecho abollada

**1.4 OTROS DAÑOS**

No hubo otros daños

**1.5 INFORMACIÓN PERSONAL**

NOMBRE:	DIEGO FERNANDO
APELLIDOS:	CABEZAS PEDROZA
NACIONALIDAD:	COLOMBIANA
EDAD:	28 AÑOS
LICENCIA No.:	PCA-8086
CERTIFICADO MEDICO:	17.417.913
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	CESSNA 180 Y 182
ÚLTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	01 NOVIEMBRE 2003
TOTAL HORAS DE VUELO:	338:11
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	64:56
HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS:	88:10
HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS:	42:05
HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS:	07:05

**1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE**

MARCA:	CESSNA
MODELO:	180
SERIE No.:	31464



MATRICULA: HK 365  
FECHA DE FABRICACION: 1955  
CERTIFICADO MATRICULA: R 003750  
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: 002188  
FECHA ULTIMA INSPECCION Y TIPO : JUNIO DE 2003  
FECHA ULTIMO SERVICIO: DICIEMBRE 8 / 2003/100 H.  
TOTAL HORAS DE VUELO: 10.301  
TOTAL HORAS DURG: 742:00

**MOTOR**

MARCA: CONTINENTAL  
MODELO: IO-470-J  
SERIE MOTOR: 46185-OJ  
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR: 4.285:40  
TOTAL HORAS DURG MOTOR: 742:00  
ULTIMO SERVICIO MOTOR: DICIEMBRE 08/2003

**HÉLICE**

MARCA: McCAULEY  
MODELO: D2A34C-203-C  
SERIE No.: DESCONOCIDA  
TOTAL HORAS: 10.304:00  
TOTAL HORAS DURG: 616:00

**1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

Aunque no se dispone de informe meteorológico, se presume que había fuertes vientos cruzados

**1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION**

N/A

**1.9 COMUNICACIONES**

N/A

**1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO**

La pista de San José de Ocuté es no preparada, de superficie irregular de tierra cubierta de pasto corto. Borneada por cercas de alambre de púas. Esta situada en las coordenadas: 70°15'74" W y 4°4'56"N.. Su longitud es de 720 metros con un ancho de 20 metros.

**1.11 REGISTRADORES DE VUELO**

N/A

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

La aeronave quedo reposando sobre su plano derecho y el patín de cola. La rueda del tren principal derecho corrida hacia atrás y recostada en el fuselaje,.la hélice con sus puntas dobladas hacia atrás y abolladuras en la nariz

**1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLOGICA**

N/A

**1.14 INCENDIO**

No hubo incendio

**1.15 ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA**

N/A

**1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES**

N/A

**1.17 INFORMACIÓN SOBRE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN**

N/A

**1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL**

N/A

**1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES**

Se utilizaron las técnicas normales

**2.0 ANÁLISIS****2.1. GENERALIDADES**

Por la acción de un viento cruzado que se presentó durante el rompimiento del planeo, la aeronave derivó hacia la derecha de su trayectoria. El piloto no pudo controlar adecuadamente este desplazamiento, permitiendo que la aeronave golpeará con su tren derecho un morro en la superficie del terreno, lo cual ocasionó el colapso del tren de ese lado. Al inclinarse, la punta del plano golpeó el piso ocasionando el accidente

Es posible que su poca experiencia en el equipo y su total de horas de vuelo hayan incidido en la forma de sortear estas situaciones.

**3.0 CONCLUSIÓN**

- El piloto estaba apto física y psicológicamente para volar con sus exámenes físicos vigentes.



- La aeronave estaba certificada y había cumplido con sus servicios y boletines.
- El piloto tenía escasa experiencia en el equipo
- Se presento un viento cruzado durante el aterrizaje que el piloto no pudo controlar
- La aeronave aterrizó cargada a la derecha del eje central golpeando un montículo
- El tren derecho se colapsó debido a cargas severas asimétricas superiores a los límites máximos permisibles.
- La pista no es preparada y carece de las normas básicas de seguridad

### **3.1 CAUSAS PROBABLES**

La falta de control de la aeronave cuando se presento un viento cruzado en el momento del aterrizaje

La ausencia de zonas de seguridad adecuadas para la operación de este tipo de aeronaves.

### **4.0 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD**

#### **AL PILOTO AL MANDO**

Ejercer precaución con los aterrizajes, especialmente cuando se presenten vientos cruzados

#### **A LA EMPRESA EXPLOTADORA**

Para que programe aquellos pilotos con adecuada experiencia a las pistas que representen mayor riesgo en la operación y puedan sortear de mejor manera las carencias que dichos campos presentan.

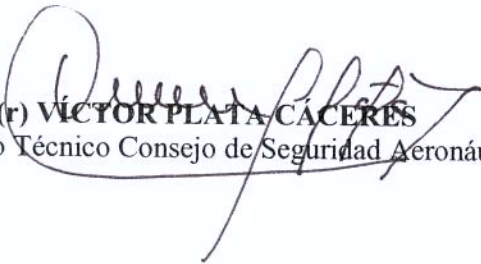


A LA AUTORIDAD AERONÁUTICA

Que los inspectores que certifiquen los pilotos exijan al máximo habilidades de control de las aeronaves especialmente con vientos cruzados

Se ejerza un control sobre las condiciones de seguridad de las pistas que no posean infraestructura básica y se realice un análisis de riesgos en conjunto con los operadores que vuelan en regiones apartadas del país para identificar y manejar aquellos factores que están presentes en la operación diaria.

Vo.Bo.

  
**Coronel (r) VÍCTOR PLATA CACERES**  
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.

  
**Doctor FERNANDO SANCLEMENTE ALZATE**  
Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil.

# HK- 365 CESSNA PROPIETARIO JUDITH ESLAVA AEROPUERTO SAN JOSE DE OCUNE



DATOS GENERALES	HECHOS	HALLAZGOS	CAUSA PROBABLE	RECOMENDACIONES RELEVANTES
<p>10-ENERO 2004 13:30 H.L.</p> <p>PILOTO ILESO 03PAX ILESOS</p>	<p>Durante la fase del aterrizaje, aproximando con 20° de flaps y 70 nudos de velocidad, en el momento de romper el planeo la aeronave fue desplazada de su trayectoria por un viento cruzado, el cual hizo que la aeronave golpeará con su tren derecho un montículo de tierra, el cual ocasiono que el tren de ese lado se corriera hacia atrás, perdiendo la estabilidad y soporte por ese lado lo cual permitió que el plano derecho bajara y golpeará una cerca de alambre de púas y la nariz bajara golpeando la hélice la superficie del terreno. La aeronave se detuvo dentro de la pista y los pasajeros y piloto abandonaron por sus propios medios sin sufrir lesiones</p>	<p>El piloto estaba apto física y sicológicamente para volar con su exámenes físicos vigentes. La aeronave estaba certificada y habia cumplido con sus servicios y boletines. El piloto tenía escasa experiencia en el equipo Se presento un viento cruzado durante el aterrizaje que el piloto no pudo controlar La aeronave aterrizó cargada a la derecha del eje central golpeando un montículo El tren derecho se colapsó debido a cargas severas asimétricas superiores a los límites máximos permisibles. La pista no es preparada y carece de las normas básicas de seguridad</p>	<p>La falta de control de la aeronave cuando se presento un viento cruzado en el momento del aterrizaje La ausencia de zonas de seguridad adecuadas para la operación de este tipo de aeronaves.</p>	<p>AL PILOTO AL MANDO Ejercer precaución con los aterrizajes, especialmente cuando se presenten vientos cruzados</p> <p>A LA EMPRESA EXPLOTADORA Para que programe aquellos pilotos con adecuada experiencia a las pistas que representen mayor riesgo en la operación y puedan sortear de mejor manera las carencias que dichos campos presenten.</p> <p>A LA AUTORIDAD AERONÁUTICA Que los inspectores que certifiquen los pilotos exijan al máximo habilidades de control de las aeronaves especialmente con vientos cruzados</p> <p>Se ejerza un control sobre las condiciones de seguridad de las pistas que no posean infraestructura básica y se realice un análisis de riesgos en conjunto con los operadores que vuelan en regiones apartadas del país para identificar y manejar aquellos factores que están presentes en la operación diaria.</p>



VISTA LATERAL DE LA AERONAVE



VISTA FRONTAL DE LA AERONAVE

