

# Investigación: COL-15-48-GIA

## Accidente

17 de Noviembre de 2015, Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón (SKCL)

Aeronave: Piper PA-34-220 T, Matrícula HK4483 G

Lesiones: Heridos Graves (01), Heridos leves (02)

*La información aquí expuesta realizada por el Grupo de Investigación de Accidentes (GRIAA) hace parte del Informe Preliminar de suceso aéreo que establece el Anexo 13 de la Organización d Aviación Civil Internacional y los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos RAC 8. Esta es una Información Preliminar, sujeta a cambios, y puede contener errores. Cualquier error en este informe será corregido una vez se haya completado el Informe Final.*

El día 17 de Noviembre de 2015, la aeronave de matrícula HK4483G, operada en la modalidad de Aviación General (Aviación Privada “Ejecutiva”) fue programa para efectuar un vuelo entre el aeropuerto Enrique Olaya Herrera (SKMD) y el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón (SKCL), en condiciones de vuelo visual (VFR); con 03 ocupantes a bordo entre ellos (1) tripulante.

Con base en declaraciones preliminares; El tripulante inició la planificación del vuelo efectuando contacto con la dependencia de Servicio de Tránsito Aéreo (ATS) del SKCL, con el propósito de corroborar las condiciones meteorológicas presentes en el aeropuerto de destino. Allí fue notificado que había presencia de lluvia sobre la estación y que el aeropuerto se encontraba operando en condiciones IFR (Reglas de Vuelo por Instrumentos); No obstante, el piloto presentó plan de vuelo visual (VFR) en la ruta SKMD – SKCL por cuanto el aeropuerto (SKMD) operaba en condiciones de vuelo visual; teniendo en cuenta que debería asumir instrumentos posterior al sobrevuelo por la región del Municipio de Arauca (Departamento de Caldas), tanto por las condiciones meteorológicas, como por la hora por puesta de sol (Dead line)<sup>1</sup>.

La aeronave despegó a las 17:00 HL (22:00 UTC) de SKMD. Siendo las 17:42 HL (22:42 UTC) sobrevolando el Municipio de Arauca, asumió plan de vuelo instrumentos, el cual se mantuvo hasta su aterrizaje en el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón que sirve a la ciudad de Cali.

Al estar sobrevolando entre el VOR de Tuluá (ULQ) 117.7 Mhz y el VOR de Cali (CLO) 115.5 Mhz, con 8000 pies de altitud y tener contacto con el terreno, le fue autorizado descender para efectuar aproximación para la pista 01. Posteriormente el piloto interceptó el localizador, pero al encontrarse por el encima del Glide Slope<sup>2</sup> efectuó un viraje de 360° con el fin de enfrentarse con la pista y continuar su aproximación por instrumentos manteniendo referencia visual.

A las 18:15 HL (23:15 UTC), durante la aproximación final al aeropuerto SKCL, el avión hizo contacto positivo con la pista e inmediatamente tuvo un rebote que lo llevó nuevamente vuelo; a partir de ese momento el piloto manifestó haber perdido el contacto con la pista debido a la fuerte lluvia y la oscuridad de la noche.

La aeronave abandono la pista por el costado derecho hacia la zona de seguridad, entre las calles de rodaje Bravo y Charlie, finalizando su posición aproximadamente a 100 metros del borde de pista.



**Ubicación Final de la Aeronave HK-4483 G**

El Grupo Investigación de Accidentes (GRIAA) fue notificado del accidente el mismo día del evento y de inmediato se dio inicio a la Fase de Notificación y Alistamiento, designando un (1) Investigador quien se desplazó hacia la ciudad de Cali con el fin de realizar la respectiva investigación de campo.

<sup>1</sup> Dead Line: Hora límite, Caída del sol

<sup>2</sup> Glide Slope: Senda de planeo ILS

En la inspección de campo, los componentes mayores de la aeronave se encontraron concentrados en un solo punto, a excepción del motor derecho el cual salió expulsado hacia una zanja que se encontraba adyacente a la zona de seguridad aproximadamente a 20 metros en las coordenadas N03°32'15" W076°22'53". El motor izquierdo se desprendió desde la bancada, el plano derecho sufrió fractura a la altura de la nácelas del motor y el plano izquierdo exhibió abolladuras en el borde de ataque. El empenaje presentaba deformación por torsión y compresión debido al cambio brusco de dirección y al fuerte impacto.

En la trayectoria final de impacto se evidenciaron restos y fragmentos de la punta del plano derecho, la parte ventral del fuselaje y de la nariz de la aeronave, presentándose un patrón de distribución de restos lineal. La dinámica de impacto fue evidenciada como de bajo ángulo y alta velocidad. Los restos de la aeronave se localizaron a 3150 pies de elevación, en las coordenadas N03°32'14.43" W076°22' 53.89" y con rumbo final de 270°.

El accidente se configuró posterior a la caída del sol; así mismo, condiciones meteorológicas de nubosidad baja y lluvia fuerte prevalecieron al momento del accidente. Los ocupantes fueron evacuados por los servicios de extensión de incendios (SEI CLO) del aeropuerto; posteriormente fueron trasladados a un centro asistencial. No se presentó incendio pre, ni post-impacto.



*Patrón de Restos Lineal / Aeronave HK4883 G*

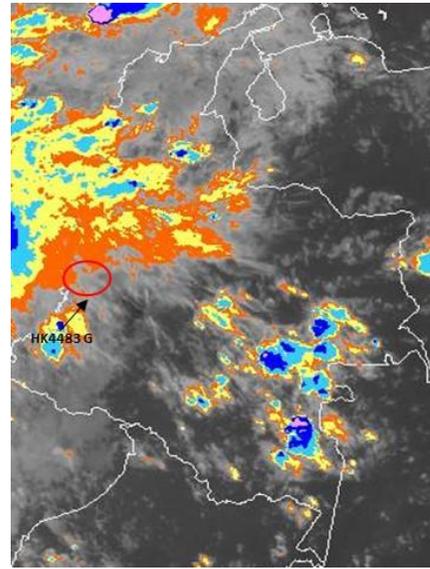


*Estado Final Aeronave HK4883 G*

A las 22:00 UTC, las condiciones meteorológicas predominantes en el aeropuerto de Alfonso Bonilla Aragón eran las siguientes: Viento de los 60 grados con una intensidad de 5 nudos, visibilidad horizontal de 2000 metros con abundante presencia de lluvia, nubes fragmentadas a 2300 pies y a 9000 pies, temperatura de 22°C, punto de rocío de 21°C y un ajuste altimétrico de 2989InHg; con observación de aeropuerto operando en condiciones meteorológicas de instrumentos.

A las 22:25 UTC, las condiciones meteorológicas eran las siguientes: visibilidad horizontal de 8000 metros y 4000 metros al sur, llovizna con nubes escasas a 2300 pies y fragmentadas a 6000 pies, temperaturas igualadas a 21°C, ajuste altimétrico de 29.90InHg, lluvia reciente y con observación de aeropuerto operando en condiciones meteorológicas de instrumentos.

Imágenes satelitales GOES 13: Canales “Vapor de agua” / “Infrarrojo” del día y hora el accidente:



La investigación se encuentra en proceso de recolección de evidencias y análisis de información ATS. Al momento de emisión del presente informe preliminar se notificó a la National Transportation Safety Board (NTSB) quien designó un Representante Acreditado para asistir la investigación que adelanta el GRIAA. Información actualizada el día 17 de Diciembre de 2015, 15.00 HL (20:00 UTC)



Grupo Investigación de Accidentes & Incidentes  
Av. Eldorado No. 103 – 23, OFC 203 - CEA  
investigacion.accide@aerocivil.gov.co  
Tel. +57 1 2962035  
Tel. +57 3175171162 (24Hrs)  
Bogotá D.C – Colombia

**Teniente Coronel GUSTAVO ADOLFO IRIARTE NAVAS**  
Jefe Grupo Investigación de Accidentes  
Aeronáutica Civil de Colombia