

# Investigación: COL-16-26-GIA

## Accidente

25 de Julio de 2016, Aeropuerto Yariguíes (SKEJ), Municipio de Barrancabermeja, Santander

Aeronave: Cessna C172N, Matrícula: HK4688G

Lesiones: 01 Lesiones Menores, 01 Ileso

*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 de 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 25 de Julio de 2016, la aeronave de instrucción Cessna C172N, presentó una excursión de pista en el aeropuerto Yariguíes (SKEJ) mientras efectuaba la maniobra de aterrizaje, produciendo daños estructurales importantes a consecuencia del impacto que sufrió contra una estructura aeroportuaria localizada al extremo del costado izquierdo de la zona de seguridad de la pista 04/22.

La aeronave fue programada para la ejecución de un vuelo de entrenamiento que consistía en aterrizajes con diferentes configuraciones de flaps y aterrizajes de precisión 180° y 360°. La tripulación compuesta por instructor y alumna despegó aproximadamente a las 10:15 HL (20:15 UTC) desde el aeropuerto Palonegro (Bucaramanga) donde se ubica la base principal de operaciones de la escuela de instrucción y se dirigió al área de prácticas sobre el aeropuerto Yariguíes.

A las 11:12 HL (16:12 UTC) después de una hora y quince minutos (01:15) de entrenamiento, el instructor ejecutó satisfactoriamente la demostración del aterrizaje de precisión 360° a través de la cabecera 04 de SKEJ y a continuación pasó los controles de vuelo a la alumna para que practicara la maniobra anteriormente descrita.

En tramo con el viento derecho, la tripulación efectuó el briefing de la maniobra, nivelando la aeronave a 1200 ft sobre el terreno, estableciendo dos puntos de referencia a 90° grados con respecto al umbral de la pista 04. La alumna inició la maniobra reduciendo potencia y buscando una velocidad de 65 KIAS, llevando la nariz de la aeronave ligeramente arriba del horizonte y haciendo uso del compensador, inició un viraje coordinado por la izquierda, manteniendo 20° grados de banqueo y 10° grados de pitch.

A 90° y 45° grados respecto al umbral de la pista, la alumna seleccionó el primer y segundo set de flaps manteniendo un viraje continuo, haciendo uso de la potencia para lograr 65 KIAS de velocidad; con la pista asegurada, seleccionó el último set de flaps y el instructor le solicitó alinear el avión con respecto al eje de la pista pero el contacto se realizó con la rueda del tren principal izquierdo lo cual modificó la trayectoria de la aeronave hacia la izquierda. El instructor asumió el control de la aeronave mientras se desplazaba por la zona de seguridad e intentó infructuosamente modificar su dirección aplicando pedal derecho pero está colisionó contra una caseta de vigilancia ubicada al margen exterior de las luces PAPI (Precision Approach Path Indicator).

El plano derecho de la aeronave colisionó contra una columna de concreto perteneciente a la caseta, generando un giro que redujo su velocidad y alteró su rumbo inicial, deteniéndose al fondo de una depresión con baja vegetación contigua a la zona de seguridad en las coordenadas geográficas N7°1'13.47"/W73°48'35.94" y un rumbo final de 225°. Las fuerzas de impacto produjeron daños importantes como la fractura de la bancada del motor, desprendimiento de las cubiertas frontales y la punta del plano derecho, deformación de los planos, fuselaje de cola y tren de aterrizaje derecho. Se presentaron daños adicionales en la columna de la caseta.

La tripulación abandonó la aeronave por sus propios medios, el instructor sufrió heridas menores mientras que la alumna resultó ilesa, siendo atendidos por los Servicios de Extinción de Incendios (SEI) del aeropuerto y trasladados en ambulancia a Sanidad Aeroportuaria para su valoración médica. El accidente se configuró a las 11:17HL (16:17UTC) en condiciones meteorológicas visuales (VMC).

El Grupo de Investigación de Accidentes Aéreos (GRIAA) fue alertado del evento el día de los hechos y dispuso de un (1) investigador que se desplazó al sitio del accidente para dar inicio al trabajo de campo.



*Estado final de la aeronave HK4688G*

Se autorizó la remoción y traslado de los restos de la aeronave (Según RAC 8.5.31.12) a la base principal de operaciones de la empresa propietaria y explotadora, tomando en custodia toda su información técnica, así como motor y hélice para inspección post-accidente en Taller Aeronáutico certificado con el fin de verificar su condición de funcionamiento antes del accidente.

La investigación se encuentra adelantando el proceso de obtención de información factual, técnica y documental de la aeronave, la tripulación y la escuela de aviación. El suceso fue notificado a la National Transportation Safety Board (NTSB) como Estado de Fabricación. Al momento de emisión del presente informe preliminar fue asignado un Representante Acreditado para asistir el proceso investigativo.

Información actualizada el día 29 de Agosto de 2016, 15:30HL (20:30UTC).



*Grupo de 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*

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