

INFORME FINAL DE



ACCIDENTE

Aeronave HK 1035 G



LA UNIDAD DE PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE LA AUTORIDAD AERONAUTICA CIVIL DE PANAMA

(UPIA)

Emite el Siguiete:

INFORME FINAL DE ACCIDENTE

Aeronave con matricula HK 1035 G ocurrido el día 22 de Diciembre de 2012 en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert en Albrook, de la ciudad de Panamá.

SINOPSIS.

El accidente ocurrió aproximadamente a las 4:40 pm hora local (21:40 UTC), Una vez ocurrido el accidente el personal del Cuerpo de Bomberos del Aeropuerto MAG asistió a la aeronave. Posteriormente 40 minutos después el personal de Investigación de Accidentes se presentó al lugar de los hechos en donde la aeronave había sido removida del lugar hacia un hangar.

La Unidad de Investigación de Accidentes (UPIA) emite el siguiente Informe Final producto de la investigación emitido el día 7 de Febrero de 2013.

1. INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo:

La aeronave despegó del aeropuerto de Pereira en Colombia con destino hacia el aeropuerto de Marcos A. Gelabert (MAG) en la ciudad de Panamá. El transcurso del vuelo fue normal como también el efectuar los patrones de aproximación y aterrizaje, aterrizando por la pista 36, fue al momento de posar el tren principal, aún sin asentar el de nariz la aeronave se sale de la pista por la lateral izquierda ocasionando el accidente.

1.2 Lesiones a Personas.

No hubo ninguna, el único ocupante de la aeronave el piloto al mando salió ileso.

1.3 Daños sufridos por la aeronave

Debido a la salida de pista por la lateral izquierda tuvo los siguientes daños:

- Tren de nariz roto

- Parte estructural afectada
- Golpe en una de las palas del motor
- Punta del ala izquierda rota.

La aeronave se considera con daños sustanciales.

1.4 Otros daños:

No hubo.

1.5 Información sobre el personal:

Piloto al mando Capitán Juan Manuel Portillo, 41 años de edad, Licencia de Piloto Privado con habilitación en monomotor terrestre hasta 5700 Kg. y monomotor a pistón clase II hasta 750 Kg.

Certificado médico No. 34110 de 2ª, tipo de examen anual con fecha de expedición 9 de mayo de 2012 y fecha de vencimiento 17 de enero de 2013. Se encontraba vigente al momento del accidente.

Total de horas vuelo: desconocidas.

Total de horas vuelo en el equipo: desconocidas.

1.6 Información sobre la aeronave.

Fabricante Cessna, modelo 177 RG, No. De serie 177RGO210. Matrícula HK 1035 G, Propietario Echeverri Montoya CIA S.

Su última inspección anual fue en Noviembre de 2012 con un tiempo total de fuselaje de 3470.56 hrs y 45 hrs de la última revisión general.

MOTOR: Lycoming, modelo 10-360.A1B6, S/N L-7987-51ª. Tiempo total de su última revisión mayor 3470:56 hrs, y de la última revisión general (URG) 1296:32 hrs.

HELICE: MCCauley modelo B2D34C-207-B S/N010336, Tiempo total de vuelo desde su ultima revisión mayor 739.56 hrs. Y 101.02 hrs de su URG.

1.7 Información meteorológica.

De acuerdo al reporte meteorológico (METAR) del aeropuerto Marcos A. Gelabert en Albrook (MPMG) del día 22 de diciembre de 2012 a las 21:40 UTC (4:40 pm local), fue el siguiente:

**MPGM 222200Z 33007KT 300V360 9000 VCSH FEW15CB
SCT018TCU BKN080 26/23 Q1010 NOSIG RMK CB/PCPN E-SE-S
TCU SW- NW =**

SIGNIFICADO DEL INFORME METAR: Dirección del viento en la superficie, del Noroeste con 07 nudos de intensidad, presentando una variabilidad en la dirección de los 300 a 360 grados; Visibilidad 9000 metros; Precipitación en las proximidades, poca nubosidad con bases a mil quinientos (1500) pies, nubosidad dispersa con bases a mil doscientos (1200) pies, nubosidad fragmentada con base a ocho mil (8000) pies,

temperatura del aire 26°C, temperatura del Punto Rocío 23°C, QNH 1010 hectopascales y no se esperan cambios significativos.

INFORMACION SUPLEMENTARIA (RMK): Cumulonimbos (CB) y precipitación ubicados desde el Este al Sureste hasta el Sur de la Estación, Cúmulos en forma de Torre (TCU) ubicados desde el Suroeste hasta el Noroeste de la Estación.

Con las condiciones arriba mencionadas sobre el Aeropuerto Marcos A. Gelabert, Albrook y la presencia de nubosidad convectiva significativa (CB Y TCU) prácticamente en todos los cuadrantes de las proximidades del aeropuerto, podemos indicar la alta probabilidad de que ocurran turbulencias y/o ráfagas (cizalladura del viento a poca altura) en las áreas donde están ubicadas las mismas.

1.8 Ayudas para la navegación.

La aeronave mantuvo un vuelo VFR, teniendo contacto con el centro de control de Navegación Aérea.

1.9 Comunicación.

La aeronave mantuvo comunicación con Panamá Radio.

1.10 Información de Aeródromo.

El Aeropuerto Internacional MAG en Albrook tiene una pista de 1800 metros de largo y 30 metros de ancho con orientación de azimut magnético de 18 y 36, de construcción de asfalto.

La aeronave aterrizó por la pista 36.

1.11 Registradores de vuelo.

No es requerido este equipo en este modelo de aeronave.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave.

Ninguna de las partes se desprendió de la aeronave.

1.13 Información médico patológica.

El único tripulante de la aeronave salió ileso.

1.14 Incendio.

No hubo ni antes ni después del accidente.

1.15 Supervivencia

El tripulante salió por sus propios medios de la aeronave. Pocos minutos después llegó el cuerpo de bomberos del aeropuerto al lugar de los hechos tomando las acciones correspondientes.

2. ANALISIS.

- 2.1 La aeronave aterrizó por la pista 36 del cual soplabla viento del Noroeste (300°) de dirección. No se pudo verificar si la aeronave golpeo con las palas de la hélice el pavimento o el suelo, tampoco se pudo verificar el recorrido desde el umbral hasta donde se salió por el lateral izquierdo de la pista, todo esto debido a que ya se había removido del lugar del accidente la aeronave.
- 2.2 De acuerdo al Estado Meteorológico establece la alta probabilidad de que ocurran turbulencias y/o ráfagas (cizalladura del viento a poca altura).
- 2.3 Del informe presentado por el piloto al posar el tren principal lo tomó una ráfaga cuando aún no había posado el tren de nariz que lo desvió del rumbo de pista hacia el lado izquierdo.
- 2.4 De lo anterior aún sin posar el tren de nariz, el piloto pierde la orientación visual de la pista, lo que pudo desorientar al piloto continuar con el rumbo lineal. Pudo haber ocurrido que al estar en esa condición bajo la nariz de la aeronave bruscamente golpeando con el pavimento el tren de nariz colapsando este haciéndolo salir por el lado izquierdo.
- 2.5 Existe también la posibilidad de que se haya frenado la aeronave aún sin posar el tren de nariz provocando esto el giro de la aeronave hacia el lado izquierdo producto del torque de fuerzas de la hélice con potencia girando hacia la derecha y dado a que aún no se llevara la palanca a posición de idle.
- 2.6 El piloto aterrizo por primera vez en esta pista lo que pudo haber carecido de conocimientos y experiencia para el control de la aeronave con la condición que se le presentó.

3. CONCLUSIONES.

La causa probable que ocasiono el accidente a la aeronave fue el descontrol que ocurrió con la ráfaga de viento y la nariz arriba que no permitió visibilidad al piloto para mantener el rumbo de pista.

Fue una cadena de eventos:

- a) La ráfaga que se produjo al momento del aterrizaje.
- b) La posición de nariz arriba en velocidad de aterrizaje con solamente los trenes principales rodando sobre la pista.
- c) La desorientación que tuvo el piloto al no tener visibilidad teniendo la nariz arriba para mantener el rumbo de pista que lo obligo a bajar la nariz bruscamente golpeando este con el pavimento.
- d) Los pares de fuerza contrarios que se ocasionan producidos por el giro de la hélice manteniendo velocidad de aterrizaje y rodando solamente con el tren principal.

- e) La posible inexperiencia del piloto al presentarse una anomalía de esta naturaleza y siendo su primer aterrizaje en esta pista.

4. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

- 4.1 Que los pilotos privados lleven experiencia de vuelo en pistas desconocidas con la instrucción de un piloto experimentado.
- 4.2 Que la configuración de la aeronave sea la adecuada para un aterrizaje con la condición presentada de la ráfaga.

APENDICE.

1. Fotos de la aeronave.


JUSTO CAMPOS
Investigador




ING. EUNIDES A. PEREZ
Jefe de Investigación (UPIA)

APENDICE 1

FOTOS

