



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
1003

INFORME PRELIMINAR

Incidente Grave COL-18-10-GIA
Aterrizaje forzoso en carretera intermunicipal
Cessna 172L, Matrícula HK5101G
31 de marzo de 2018
Chocontá, Cundinamarca – Colombia

ADVERTENCIA

La información aquí presentada por la Autoridad de AIG de Colombia, Grupo de Investigación de Accidentes Aéreos - GRIAA se emite de acuerdo a las disposiciones establecidas en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional y la reglamentación nacional del Reglamento Aeronáutico de Colombia, RAC 114.

Todas las investigaciones que se realizan tienen como único objetivo la mejora de la seguridad aérea y no tienen la intención de establecer culpa o responsabilidad. Las investigaciones realizadas son independientes, y llevadas a cabo sin perjuicio de cualquier acción judicial o administrativa que se pueda tomar para determinar la culpa o la responsabilidad.

Este documento es un Informe Preliminar y ha sido preparado con base en la información inicial recolectada durante el curso de la investigación, sin ningún tipo de análisis. Nada en la presentación de este documento, o en ninguno de los puntos planteados en él, debe interpretarse como una indicación de las conclusiones de la investigación.

SINOPSIS

Aeronave:	Cessna 172L
Fecha y hora del incidente grave:	31 de marzo del 2018, 14:55HL (19:55UTC ¹)
Lugar del incidente grave:	Carretera 55 Chocontá – Salida a Villapinzón
Coordenadas:	N 05°08'56" - W 073°40'56
Tipo de Operación:	Aviación General - Instrucción
Propietario:	William Ernesto Oñate Rincón
Explotador:	Escuela de Aviacion de Los Andes AEROANDES S.A
Personas a bordo:	02 ocupantes (Piloto instructor – Piloto Alumno)

1. HISTORIA DEL VUELO PRELIMINAR

El 31 de marzo de 2018, fue programada la aeronave de instrucción Cessna 172 de matrícula HK5101G desde el aeródromo de Guaymaral (SKGY) con el fin de realizar un turno de instrucción doble comando en la fase de Maniobras, en la zona SKE24 de SKGY.

De acuerdo a la información preliminar recibida de los servicios de tránsito aéreo y de la tripulación, el plan de vuelo fue presentado vía correo electrónico el día 30 de marzo de 2018 a las 03:45UTC. Dicho plan de vuelo fue autorizado el día 31 de marzo de 2018 a las 11:48UTC por parte de la dependencia AIS de Guaymaral.

El plan de vuelo correspondía a un vuelo VFR de instrucción con hora estimada de salida a las 16:30UTC, a una altitud de vuelo de 9,500 pies, en la zona de entrenamiento SKE24, con 01:00 de vuelo total estimada, aeródromo alterno SKGI (Aeropuerto Santiago Vila, Flandes – Tolima) y SKIB (Aeropuerto Perales, Ibagué – Tolima), con dos ocupantes a bordo, el piloto instructor y el piloto alumno.

A las 17:17UTC, la tripulación efectuó el primer llamado a la torre de control SKGY. La aeronave fue autorizada para efectuar rodaje a la pista 11. A las 17:40UTC la tripulación efectuó el despegue con el conocimiento de las malas condiciones meteorológicas, dadas por el ATC, que provenían del SW de la estación y con alta probabilidad de cierre en el aeródromo.

¹ Todas las horas expresadas en el siguiente informe corresponden al Tiempo Coordinado Universal (UTC). La Hora Local (HL) Colombiana corresponderá a UTC -5Hrs. Ejemplo: las 15:00UTC = 10:00HL

La tripulación posteriormente, notificó la posición PUENTE y la torre de control le informó que el aeropuerto estaba próximo a cerrarse en 10 minutos aproximadamente, por las malas condiciones que se estaban aproximando a la estación.

Ante esta situación, otra aeronave que se encontraba sobrevolando en inmediaciones al aeródromo (HK3545G) decidió retornar a SKGY y efectuar su aterrizaje.

La tripulación de la aeronave HK5101G, acusó recibo del llamado de la torre de control acerca de las condiciones, e informó que continuaría el trabajo en la Zona, puesto que tenían combustible suficiente para cumplir los mínimos requeridos y esperar a que el mal tiempo en el aeródromo SKGY, se disipara.

A las 17:50UTC, la aeronave HK5101G ingresó a la zona de entrenamiento SKE24 y cinco (5) minutos después (17:55UTC), la torre de control tomó la decisión de cerrar el aeródromo por deterioro de las condiciones meteorológicas.

Las condiciones a la hora de cierre correspondían a viento de los 250 grados con 10 nudos, con dirección variable de los 210 grados a los 280 grados, visibilidad reducida a los 6,000 metros, con tormenta fuerte y lluvia sobre la estación. Techo nuboso con nubes escasas a 2,900 pies AGL, con presencia de Cumulonimbos, techo nuboso disperso a 3,300pies AGL y techo fragmentado a 4,000pies AGL. Temperatura 15°C y temperatura de rocío de 13°C, ajuste altimétrico 30,26In Hg, con una observación de Aeródromo bajo mínimos meteorológicos.

SKGY 311800Z 25010KT 210V280 6000 +TSRA FEW029CB SCT033 BKN040 15/13
A3026 RMK AD BLW MNM MET

A las 17:46UTC, la tripulación del HK5101G inició maniobras de entrenamientos en la Zona por un espacio de 45 minutos, y al preguntarle al ATC sobre las condiciones meteorológicas, se le informó que las mismas aún continuaban deterioradas en el aeródromo.

La tripulación comunicó al ATC, las intenciones de seguir sosteniendo sobre la zona de entrenamiento, más exactamente sobre el Municipio de Suesca, Cundinamarca; sin embargo, el mal tiempo avanzaba en dirección a su localización, y ante esta situación, la tripulación notificó las intenciones de continuar más al N, hacia la represa “El Sisga”, ya que esa zona se encontraba en condiciones visuales.

El mal tiempo continuó su desplazamiento hacia el área en donde se encontraba la aeronave y la tripulación contempló la posibilidad de proceder a la pista de LAS ACACIAS, a TUNJA o a SOGAMOSO; sin embargo, hacia ese sector también predominaban deterioradas condiciones meteorológicas.

Ante esta situación la tripulación decidió mantener sobre la población de Chocontá, Cundinamarca, siempre alejándose del mal tiempo para no perder condiciones visuales.

Ante las deficiencias en la comunicación con el ATC de Guaymaral, la tripulación estableció contacto con el ATC de Bogotá Información, quien reportó que el aeropuerto SKGY continuaba bajo mínimos con tendencia a mejorar hacia el W.

Con la situación adversa de deterioro de las condiciones meteorológicas, a las 19:35UTC, aproximadamente, la tripulación decidió finalmente solicitar al ATC que estableciera contacto con la Autoridad de Policía de Carreteras con el fin de que se efectuara un cierre vial en la carretera 55, para poder realizar un aterrizaje forzoso ante la reducción de visibilidad.

Después de una espera de 20 minutos aproximadamente, la aeronave efectuó varios sobrepasos en dirección E – W para mantenerse en condiciones visuales y observar el área.

La Policía de Carreteras despejó un sector de 3 kilómetros de la carretera 55, a la salida de Chocontá hacia el municipio de Villapinzón.

A las 19:55UTC, la tripulación del HK5101G procedió a aterrizar en la carretera despejada; durante la maniobra, en tramo final, en sentido E – W, y a una altura aproximada de 60 pies, la aeronave colisionó con una cuerda de tendido eléctrico que se enredó en el tren de nariz sin afectar el control de la aeronave, y posteriormente realizó el aterrizaje controlado sobre la superficie de la carretera.

La aeronave después de la colisión con el cable, avanzó aproximadamente 388 metros hasta finalmente detenerse en coordenadas N 05°08'56" - W 073°40'56.

La tripulación realizó los procedimientos de apagada del motor y abandonó la aeronave por sus propios medios. No se presentó incendio.

Al momento del evento, prevalecían en el área condiciones meteorológicas de lluvia y techo bajo.

La aeronave sufrió daños menores en la sección de cubierta del motor y daño en el estabilizador horizontal derecho, a consecuencia del efecto “latigazo” por el rompimiento de la cuerda de alta tensión.

El Grupo de Investigación de Accidentes (GRIAA) fue alertado a las 19:130UTC por parte del Centro de Control Bogotá de la Autoridad Aeronáutica. Se dispuso de un investigador para atender el evento, el cual arribó a las 21:15UTC del mismo día para la obtención de las evidencias iniciales.

Siguiendo los lineamientos internacionales y nacionales en investigación de accidentes aéreos (Anexo 13 OACI - RAC 114), Colombia como Estado de Suceso, realizó la Notificación del incidente grave a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de América, como Estado de fabricación de la aeronave.



Figura 1. Croquis general del evento

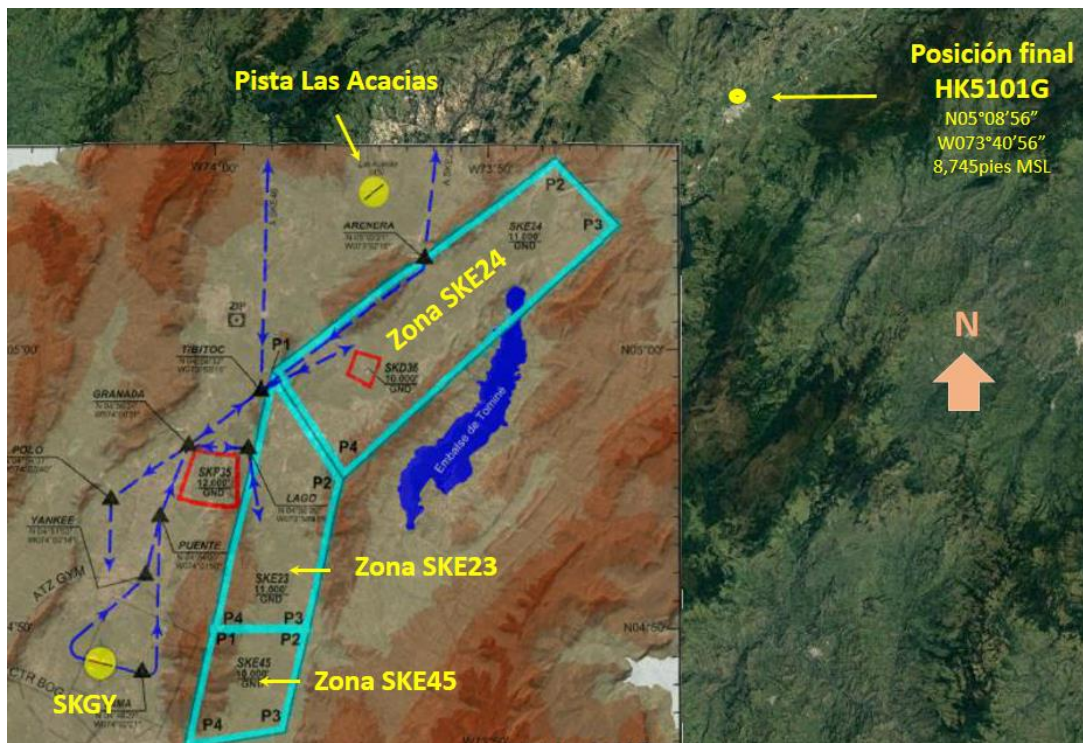


Figura 2. Localización de la posición final de la aeronave respecto a las zonas de entrenamiento en SKGY

2. CONDICIONES METEOROLÓGICAS

Después del despegue de la aeronave HK5101G, las condiciones meteorológicas que prevalecieron en el lapso de las 17:40UTC a las 19:55UTC fueron las siguientes:

METAR SKGY 311700Z 10004KT 9000 BKN030 OVC120 20/11 A3027=
 SPECI SKGY 311732Z 18007KT 9000 TS BKN030CB OVC120 20/11 A3027 RMK CB/S=
 SPECI SKGY 311736Z 16007KT 130V190 9000 TS BKN030CB OVC082 18/11 A3025 RMK CB/S=
 SPECI SKGY 311744Z 10004KT 360V170 9000 -TSRA BKN030CB OVC082 18/11 A3027 RMK CB/S=
 METAR SKGY 311800Z 25010KT 210V280 6000 +TSRA FEW029CB SCT033 BKN040 15/13 A3026 RMK
 AD BLW MNM MET=
 SPECI SKGY 311804Z 25010KT 220V280 5000 +TSRA FEW029CB BKN035 BKN043 13/12 A3025 RMK
 AD BLW MNM MET=
 SPECI SKGY 311845Z VRB02KT 9000 -TSRA FEW019CB OVC070 12/11 A3025=
 SPECI SKGY 311845Z VRB02KT 8000 -TSRA FEW019CB OVC070 12/11 A3025=
 METAR SKGY 311900Z 09003KT 8000 DZ FEW012 SCT019 BKN033 12/11 A3025 RMK RETSRA=
 SPECI SKGY 311908Z 08003KT 8000 -RA FEW012 SCT033 OVC079 12/12 A3025=
 METAR SKGY 312000Z 01007KT 8000 FEW030 OVC085 13/12 A3022 RMK RERA=

Al observar las condiciones meteorológicas en la zona mediante el uso de imágenes satelitales del satélite GOES 16, en canal Infrarrojo (IR), a la hora de la ejecución del aterrizaje forzoso, se evidenció un sistema de mal tiempo caracterizado por fuerte actividad convectiva con presencia de lluvia fuerte y topes convectivos hasta los 38,000 pies.

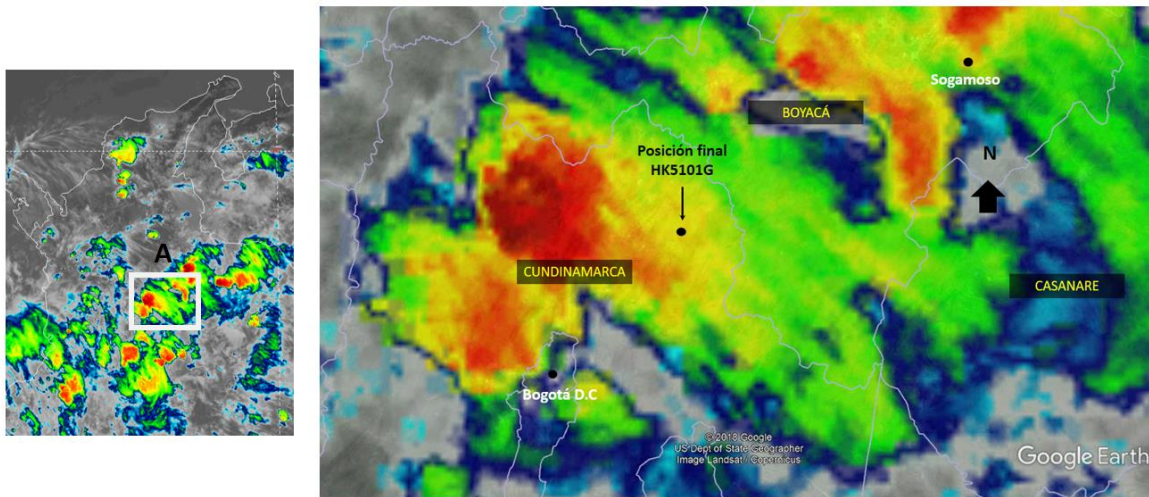


Figura 3. Detalle de las condiciones meteorológicas en la zona del incidente grave imagen satelital GOES 16 IR 31/03/18 20:00UTC

3. INSPECCIÓN DE LA AERONAVE EN EL SITIO DEL EVENTO

A las 21:15UTC del mismo día del evento, un investigador de la Autoridad AIG realizó la inspección de la aeronave HK5101G. Durante la inspección se logró determinar que la aeronave no presentó falla o malfuncionamiento de la sección de potencia o en algún otro sistema que se pudiera considerar como causal del aterrizaje forzoso.

Así mismo, fue verificada la cantidad de combustible en ambos tanques, encontrándose un remanente de 10 galones en el tanque de combustible izquierdo y de 14 galones en el tanque de combustible derecho.

4. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

La investigación se encuentra adelantando la obtención de evidencias documentales del Centro de Instrucción y del ATC.

Dentro de los aspectos más importantes que se encuentran pendientes en el proceso investigativo están:

- Obtención y análisis de las comunicaciones ATC – HK5101G
- Análisis de las trazas RADAR de la aeronave HK5101G
- Análisis de la evolución de las condiciones meteorológicas en la zona
- Análisis de los procesos y procedimientos establecidos por el centro de instrucción.
- Estudio de la Reglamentación Aeronáutica Nacional.
- Las demás tareas concernientes que se deriven de la investigación.

5. RECOMENDACIONES INMEDIATAS

REC IMD. 01-201818-2

AL CENTRO DE INSTRUCCIÓN AEROANDES

Revisar y mejorar los procedimientos de planeamiento y seguimiento al vuelo con el fin de realizar una evaluación de riesgos durante todas las operaciones aéreas, que permita anticipar condiciones de peligro y facilitar una toma de decisiones apropiada.

Información actualizada al día 05 de abril del 2018 a las 15:30HL

Grupo de Investigación de Accidentes & Incidentes
Av. Eldorado No. 103 – 15
investigación.accide@aerocivil.gov.co
Tel. +57 1 2963352
Bogotá D.C - Colombia