

Grupo de Investigación de Accidentes

GRIAA

GSAN-4.5-12-035



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

INFORME PRELIMINAR INCIDENTE GRAVE

COL-18-36 -GIA

**Aterrizaje forzoso en campo no
preparado**

PIPER PA 34-200

Matrícula HK 4960G

18 de octubre de 2018

Bolombolo, Antioquia – 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:	Piper PA 34-200, HK4960G
Fecha y hora del Accidente:	18 de octubre de 2018, 18:05 HL
Lugar del Accidente:	Bolombolo, Antioquia, Colombia
Tipo de Operación:	Aviación General - Privado
Propietario:	Grupo Empresarial del Pacífico Internacional S.A.S. - "GEDELPI SAS"
Explotador:	Grupo Empresarial del Pacífico Internacional S.A.S.
Personas a bordo:	Un (1) Piloto, un (1) Ocupante

1. INFORMACIÓN FACTUAL

Para el día 18 de octubre de 2018, fue programada la aeronave de matrícula HK 4960G, avión Piper PA 34-200 con el propósito de realizar unos vuelos privados entre Medellín - Quibdó y Nuquí, (SKMD-SKUI-SKNQ).

El último vuelo de ese día se haría desde el aeropuerto el Caraño de la ciudad de Quibdó (SKUI), a la ciudad de Medellín, al aeropuerto Enrique Olaya Herrera (SKMD); el vuelo fue autorizado por el ATS de Quibdó, quien le informó al Piloto, que la puesta del sol para ese día, en ese sector, sería a las 17:45 HL.

La aeronave despegó a las 17:10 HL (22:10 UTC) de la ciudad de Quibdó (SKUI), en condiciones y bajo reglas de vuelo visual (VMC / VFR), con un Piloto y un ocupante, quien es uno de los socios de la empresa a la que pertenece la aeronave.

A las 17:40 HL (22:40 UTC), cuando la aeronave sobrevolaba el sector del municipio de Fredonia (Antioquia), con una altitud de 12.000 pies, el ATC le informó al Piloto que debía asumir vuelo por instrumentos, y proceder para el aeródromo alterno, José María Córdova de Rionegro (SKRG), debido a que el aeropuerto Enrique Olaya Herrera (SKMD) estaba próximo a cerrarse por término de operaciones y puesta del sol¹.

El Piloto colacionó la información, ascendió a 13000 ft para continuar en la ruta W26 y proceder al VOR de Rionegro; en ese lapso se hizo manifiesta una indicación en los instrumentos, de bajas RPM y de mal funcionamiento del motor derecho, reduciéndose su

¹ Con base en la información suministrada en el AIP COLOMBIA AD 2 SKMD 1 16 AUG 18, los servicios horas de operación en el aeropuerto van desde las 1030-2330 UTC, La puesta del sol (SS) para Medellín (SKMD) para esa fecha estaba a las 17:45 y su operación es visual.

potencia, y haciendo perder a la aeronave la capacidad de mantener la altura. El Piloto inició un descenso a 8.500 ft.

Como consecuencia de ello, el Piloto informó al ATC de la falla de motor y solicitó proceder a su destino inicial, en el aeropuerto Enrique Olaya Herrera (SKMD) por emergencia, lo cual fue autorizado.

No obstante, con un solo motor operativo, la aeronave no mantenía una altitud que le permitiera continuar el vuelo seguro hasta Medellín. Y siendo las 18:05 HL (23:05 UTC) el Piloto determinó realizar un aterrizaje en un campo conocido por él, que se utilizaba para la operación de ultralivianos, ubicado en el área de Bolombolo (Antioquia), en las coordenadas N 056 57 28 / W 075 51 03.

El aterrizaje se produjo en condiciones de poca visibilidad; en su carrera de desaceleración la aeronave se deslizó al lado derecho del campo golpeando el plano derecho con un tronco.

Como resultado del impacto la aeronave sufrió daños en el plano derecho, desprendimiento del tren derecho y del panel de audio en la cabina y daños en las hélices de ambos motores.

El Piloto y el ocupante abandonaron la aeronave por sus propios medios y resultaron ilesos.

El incidente grave ocurrió en operación visual, y no se presentó incendio pos-incidente.

El Grupo de Investigación de Accidentes Aéreos de la Aeronáutica Civil, a su llegada al lugar del accidente, realizó una inspección preliminar; a partir de ello obtuvo un panorama de las circunstancias de tiempo, lugar y modo, fundamentadas en hechos y limitados a la ocurrencia del evento; asimismo se estableció el punto inicial de contacto de la aeronave contra el terreno, la trayectoria subsiguiente de la misma con las huellas en el terreno, la ubicación final del avión y la toma de registros fotográficos y entrevistas relacionadas con el suceso.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO



Fotografía No. 1: Posición final de la aeronave HK4960G

Tareas pendientes para realizar en la investigación

- Investigar por medio de un proceso sistemático y documentado las licencias y cheques del Piloto.
- Verificaciones del cumplimiento del programa de mantenimiento de la aeronave.
- Identificar y evaluar las autorizaciones del ATC.
- Planeamiento del vuelo, cálculos de combustible.
- Inspección de las plantas motrices y de la aeronave en taller autorizado.

Información actualizada al día 06 de noviembre de 2018 a las 14:00HL.

GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS
Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5°.
investigacion.accide@aerocivil.gov.co
Tel. +57 1 2963186
Bogotá D.C - Colombia