

Grupo de Investigación de Accidentes
066 066

GRIAA

GSAN-4.5-12-025
066



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE

COL-20-37-GIA

Aterrizaje en pista cerrada

PA-34

Matrícula HK5096G

29 de octubre de 2020

Aeropuerto Perales

Ibagué, Tolima – Colombia



ADVERTENCIA

El presente Informe Preliminar es presentado por la Autoridad de AIG de Colombia, Grupo de Investigación de Accidentes Aéreos – GRIAA, de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Anexo 13 al Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional, la legislación nacional vigente y el Reglamento Aeronáutico Colombiano, RAC 114.

De conformidad con los documentos señalados, *“El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar culpa o responsabilidad”*.

Por lo tanto, el contenido de este Informe Preliminar no tiene el propósito de señalar culpa o responsabilidad y refleja el proceso de investigación que se adelanta, de manera independiente y sin perjuicio de cualquier otra de tipo legal, judicial o administrativa.

DEFINICIONES

Accidente: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

(1) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de: - Hallarse en la aeronave, o - Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o - Por exposición directa al chorro de un reactor. Excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

(2) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que: - Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y - Que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo) o

(3) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1.- Para uniformidad estadística únicamente, las lesiones que ocasionen la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, están clasificadas por la OACI como lesiones mortales.

Nota 2.- Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Nota 3.- El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigara se trata en el 114.336 Nota 4.- En el Adjunto E figura orientación para determinar los daños de aeronave.

Aeródromo: Aeródromo. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo controlado: Aeródromo en el que se facilita el servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo.

Nota. – La expresión “aeródromo controlado” indica que se facilita el servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo, pero no implica que tenga que existir necesariamente una zona de control.

Aeródromo de alternativa: Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo, y que cuenta con las instalaciones y los servicios necesarios, que tienen la capacidad de satisfacer los requisitos de performance de la aeronave y que estará operativo a la hora prevista de utilización. Existen los siguientes tipos de aeródromos de alternativa:

(a) Aeródromo de alternativa post-despegue. Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el aeródromo de salida.

(b) Aeródromo de alternativa en ruta. Aeródromo en el que podría aterrizar una aeronave si esta experimentara condiciones anormales o de emergencia en ruta.

(c) Aeródromo de alternativa de destino. Aeródromo de alternativa al que podría dirigirse una aeronave si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

Nota. – El aeródromo del que despegue un vuelo también puede ser aeródromo de alternativa en ruta o aeródromo de alternativa de destino para dicho vuelo.

Centro de información de vuelo (FIC). Dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta.

Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados.

Incidente: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Nota. Los tipos de incidentes que son de interés principal de la OACI para estudios de prevención de accidentes están listados en el Adjunto C de este reglamento.

Incidente de tránsito aéreo: Todo suceso grave ocurrido al tránsito aéreo como, por ejemplo, la interferencia de dos (2) o más aeronaves en vuelo, o sobre la superficie, o alguna dificultad grave atribuible a procedimientos defectuosos, al incumplimiento de los procedimientos aplicables, o a la falla de alguna instalación en tierra que constituya un riesgo para las aeronaves.

Incidente Grave: Un Incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.

Nota 1.- La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado, la severidad y el daño ocasionado a la aeronave.

Nota 2.- En el Adjunto C hay ejemplos de eventos que podrían clasificarse como Incidentes Graves.

Nota 3.- En la sección 114.400 se presenta orientación sobre el tipo de sistema de aeronave no tripulada que debe ser investigada, en concordancia con el numeral 5.1 del Anexo 13 del Convenio de la Aviación Civil Internacional.

Nota 4.- En la sección 114.336 se describe la obligación de reportar eventos que ocurran con aeronaves no tripuladas.

Notam: Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo

Piloto al mando: Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Pista: Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

Plan de vuelo: Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se proporciona a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Servicio: Cualquier tarea que el proveedor de servicios de tránsito aéreo exige realizar a un controlador de tránsito aéreo. Estas tareas incluyen las realizadas durante el tiempo en el puesto de trabajo, el trabajo administrativo y la capacitación.

Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo: Servicio que se suministra en el espacio aéreo con asesoramiento para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelo IFR.

Servicio de control de tránsito aéreo (ATC): Servicio suministrado con el fin de: a) prevenir colisiones:

1) entre aeronaves; y

2) en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos;

y b) acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

Servicio de control de aeródromo: Servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo.

Servicio de información de vuelo (FIS): Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

Tránsito aéreo: Todas las aeronaves que se hallan en vuelo y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

SIGLAS

ATS:	Servicios de tránsito aéreo.
ATC:	Control de tránsito aéreo.
BOG:	Bogotá
FIS:	Servicio de información de vuelo.
FIC:	Centro de información de vuelo
METAR:	Informe meteorológico ordinario de aeródromo en clave meteorológica.
NOTAM:	Aviso a los aviadores.
UTC:	Tiempo Universal Coordinado. (Universal Time Coordinate)

SINOPSIS

Aeronave:	PA-34
Fecha y hora del Incidente Grave:	29 de octubre de 2020, 12:52 UTC
Lugar del Incidente Grave:	Aeródromo Perales, Ibagué, SKIB
Coordenadas:	N04° 25´ 17,95" W075° 08´01,00"
Tipo de Operación:	Aviación General, Privado
Explotador:	Privado

RESUMEN

La aeronave HK-5096-G aterriza y posteriormente despegue en el aeródromo Perales que sirve a la ciudad de Ibagué SKIB, el día 29 de octubre de 2020 encontrándose este cerrado de acuerdo con NOTAM vigente para la fecha y hora del evento.

1. HISTORIA DEL VUELO

La aeronave de matrícula HK-5096G, de Aviación Civil General, Privada, presentó Plan de Vuelo en el aeródromo Matecaña, de la ciudad de Pereira (SKPE), con destino al aeródromo de Guaymaral SKGY, incluyendo como aeródromo de alternativa número 1 el Aeródromo de Mariquita (SKQU) y como alterno número 2 el aeródromo Perales de Ibagué (SKIB) con hora propuesta de salida a las 06:30 HL (11:30 UTC).

El único ocupante de la aeronave era el Piloto, quien no se percató que este último aeródromo, Perales, se encontraba cerrado por NOTAM vigente debido a trabajos de mantenimiento en la pista.

El avión despegó de Pereira a las 07:15 HL; encontrándose en vuelo recibió información de condiciones de mal tiempo en el aeródromo de Guaymaral; también se presentaba mal tiempo en el aeródromo de Mariquita SKQU; motivo por el cual el Piloto solicitó al Control de Tránsito Aéreo de la posición FIC-BOG, en frecuencia aeronáutica 126,9 MHz., proceder hacia el aeródromo Perales de Ibagué; el Control ATC le autoriza y le da indicaciones para que proceda a Ibagué, que según el Control ATC de turno opera como “no controlado”.

El avión aterriza en Ibagué, mientras se encontraba vigente el NOTAM de cierre, aproximadamente a las 07:52 HL; una vez en tierra, el Piloto recibió información de que el aeródromo de Guaymaral estaba operando en condiciones VMC, por lo cual despegó hacia este destino a las 08:52 HL, siguiendo el procedimiento de aeródromo no controlado, tal como se lo había indicado el Control ATC de turno en FIC – BOG. El avión aterrizó en Guaymaral a las 09:25 HL, sin novedad. No hubo lesiones a personas ni daños a la aeronave, equipos ni instalaciones.

2. AVANCE DE LA INVESTIGACIÓN

2.1 Información Meteorológica

El aeródromo Perales (SKIB). de Ibagué, se encontraba para la fecha y hora del evento en condiciones VMC; no se contaba con información tipo METAR debido a que en el

aeródromo no se estaban prestando servicios de Tránsito Aéreo, y servicios conexos, ya que el aeródromo se encontraba cerrado de acuerdo con NOTAM vigente por trabajo de mantenimiento en la pista.

2.2 Información del Aeródromo

El aeródromo SKIB, Perales que sirve a la ciudad de Ibagué, se encontraba cerrado para la fecha y hora del evento de acuerdo con NOTAM vigente emitido y publicado por la UAEAC; por lo tanto, no se programó ni su Administración, ni del Proveedor de los Servicios de Tránsito Aéreo programaron la prestación de servicios de Tránsito Aéreo.



Fotografía No. 1: Aeronave HK-5096-G

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

2.3 NOTAM de SKIB Vigentes para la fecha y hora del evento D1728/20

Este TPM: LOC-ID:00E272D0FD942A06*/C=XX/
Remitente: SKBOYNYX
Destinatarios primarios: SKBOZRZO
Texto del mensaje:
PRI: GG
FT: 291646
(D1728/20 NOTAMN
Q) SKED/QMRLC/IV/NBO/A/000/999/0425N0750
A) SKIB B) 2011030000 C) 2011302359
E) DLY BTN 0000-1700 Y 2300-2359
FM NOV 06 0100 TIL NOV 08 1700
FM NOV 13 0100 TIL NOV 16 1700
FM NOV 20 0100 TIL NOV 22 1700
RWY 14/32 CLSD)

Este TPM: LOC-ID:00E272D12DFREA20*/C=XX/ADMD=ICAO/E
Remitente: SKBOYNYX
Destinatarios primarios: SKBOZRZO
Texto del mensaje:
PRI: GG
FT: 291700
(D1905/20 NOTAMR D1878/20 *D1905 → R al D1878*
Q) SKED/QMRLC/IV/NBO/A/000/999/0425N07508W010
A) SKIB B) 2010290000 C) 2011021700
E) DLY BTN 0000-1700 Y 2300-2359 ,
FM OCT 30 0100 TIL NOV 02 1700 ,
RWY 14/32 CLSD)

2.4 Fichas de progreso de Vuelo

El Control ATC de la posición FIC- BOG se encontraba suministrando el servicio de tránsito aéreo para la fecha y hora del evento, en comunicación por la frecuencia establecida para tal fin frecuencia aeronáutica 126,9 MHz.,

2.5 Información sobre las comunicaciones aeronáuticas en frecuencia 126,9 Mhz, posición información Bogotá.

La Investigación dispone de las comunicaciones grabadas entre Control Información Bogotá (FIC – BOG) y la aeronave HK5096G el día 29 de octubre de 2020, entre las 12:00 UTC y las 14:00 UTC.

3. TAREAS PENDIENTES DE LA INVESTIGACIÓN

- Análisis del proceso de planeamiento y ejecución del vuelo por parte del Piloto.
- Análisis del proceso de flujo de información al interior del servicio ATC, en particular en el FIC – BOG.
- Análisis de las comunicaciones Tierra – Aire, entre FIC – BOG y la aeronave.

Información actualizada el 30 de noviembre de 2020

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5º.

investigacion.accide@aerocivil.gov.co

Tel. +(571) 2963186

Bogotá D.C. - Colombia



Grupo de Investigación de Accidentes

GRIAA

GSAN-4.5-12-053



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL