

Investigación: COL-16-33-GIA

Incidente Grave

18 de Septiembre de 2016, Finca Nuevo Horizonte, Municipio de Aipe, Huila

Aeronave: Piper PA-28-140, Matrícula: HK1791G

Lesiones: Menores

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 18 de Septiembre de 2016, aproximadamente a las 15:40HL (20:40UTC), la aeronave de instrucción Piper PA-28-140 de matrícula HK1791G fue conducida a un aterrizaje de emergencia en un campo no preparado al presentar pérdida total de potencia. Durante la maniobra el alumno único ocupante sufrió heridas leves en el rostro, mientras que aeronave presentó daños menores.

La aeronave fue programada desde el aeródromo de Guaymaral (SKGY) base principal del Centro de Instrucción Aeronáutica para realizar un vuelo de entrenamiento en la fase de crucero solo a un alumno, para lo cual se desplazó hasta el aeropuerto Perales (SKIB) de la ciudad de Ibagué (Tolima) donde iniciaría el vuelo solo que tenía como destino final el aeropuerto Benito Salas (SKNV).

De acuerdo a la declaración inicial dada por el tripulante, la aeronave decoló desde el aeropuerto Perales aproximadamente a las 12:37HL (17:37UTC), se dirigió al punto DIPRA (N6°36'50"/W074°32'46) manteniendo una altitud de 6500 pies, ejecutó un giro y tomó rumbo a la ciudad de Neiva siguiendo una altitud de 7500 pies. Cruzando el municipio de Natagaima (Tolima), el Control de Tránsito Aéreo solicitó al alumno descender a 6500 pies y posteriormente sobre el municipio de Aipe (Huila), solicitó descender a 4500 pies. Al aproximarse al punto de destino, el alumno recibió la instrucción del controlador de efectuar un giro de 360° por la derecha con el fin de mantener separación con el tráfico que le precedía, así como la autorización para iniciar la aproximación final a cabecera 20 del aeropuerto Benito Salas.

Al finalizar el giro solicitado, la aeronave experimentó una pérdida parcial de potencia, ante lo cual el alumno efectuó el procedimiento de emergencia por falla de motor, recuperando momentáneamente la potencia y perdiéndola nuevamente de manera total, declarándose en emergencia a través de la frecuencia 118,25 MHz de Benito Salas TWR, quien lo orientó para lograr llegar a su destino final. Ante la imposibilidad de arribar al aeropuerto Benito Salas dadas las condiciones de altitud, velocidad y distancia en la cual se encontraba la aeronave, el alumno decidió ejecutar un aterrizaje de emergencia en un campo no preparado que identificó rápidamente y correspondía a un terreno irregular de tierra dura con escasa vegetación. Durante el descenso la aeronave rompió el cable tensor de un tendido eléctrico que cruzaba la zona, en el impacto inicial contra el terreno se produjo el desprendimiento del tren de aterrizaje delantero, en su deslizamiento se fracturaron los trenes principales y deformó una pala de la hélice, deteniéndose finalmente en las coordenadas geográficas N3°16. 24"/W75°18'34.01" a una altitud de 478 metros y un rumbo final de 085°.

Condiciones meteorológicas visuales (VMC) prevalecían al momento de presentarse el incidente grave, el tripulante abandonó la aeronave por sus propios medios, fue atendido por los Servicios de Bomberos y trasladado al Hospital de Neiva para su valoración médica. No se presentó fuego post-impacto.

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.

Fue autorizada la remoción y traslado de los restos (Según RAC 8.5.31.12) a la base principal de operaciones del Centro de Instrucción Aeronáutica propietaria y explotadora de la aeronave, tomando en custodia toda su información técnica, así como motor y hélice para inspección post-incidente grave en un Taller Aeronáutico certificado con el fin de verificar la condición de funcionamiento antes del evento. La información contenida en el GPS a bordo de la aeronave fue recuperada y descargada para su posterior análisis.

La investigación se encuentra en 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.



Estado final de la aeronave HK1791G

Información actualizada el día 01 de Noviembre de 2016, 18:00HL (23:00UTC).



*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*