

Informe Provisional Investigación: COL-16-33-GIA

Incidente Grave

18 de Septiembre de 2016, Finca Nuevo Horizonte, Vereda Buziraco, Corregimiento de San Francisco, Municipio de Aipe, Huila

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

Lesiones: Menores

La información aquí expuesta, preparada por el Grupo de Investigación de Accidentes (GRIAA), hace parte del Informe Preliminar de suceso aéreo de acuerdo a lo establecido en el Anexo 13 al Convenio de Organización de Aviación Civil Internacional y en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, RAC 114. Esta es una Información Preliminar, no definitiva. Por lo tanto, la misma está sujeta a cambios, en la medida que se encuentren nuevos hallazgos y a las conclusiones que arroje el proceso de investigación. La información definitiva sobre este evento será presentada en el Informe Final.

1. Resumen

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 su motor 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 había sido 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), desde 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 a una altitud de 7500 pies. Al cruzar 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) el alumno solicitó descender a 4500 pies. Al aproximarse al punto de destino, el alumno recibió la instrucción del controlador de efectuar un viraje 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 viraje 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 se deformó una pala de la hélice, deteniéndose finalmente en las coordenadas geográficas N3°1'6. 24"/W75°18'34.01" a una altitud de 478 metros y un rumbo final de 085°. No se presentó fuego post-impacto.

Al momento de presentarse el incidente grave, prevalecían condiciones meteorológicas visuales (VMC); 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.

El Grupo de Investigación de Accidentes Aéreos (GRIAA) fue alertado del evento el día de los hechos y dispuso de un (01) Investigador que se desplazó al sitio del accidente para dar inicio al trabajo de campo.

La información contenida en el GPS a bordo de la aeronave fue recuperada y descargada para su posterior análisis.



Fotografía No. 1: Estado final de la aeronave HK1791G

2. Avance de la Investigación

El proceso investigativo se encuentra estructurado en 5 fases, en cada una de las cuales se han ejecutado las siguientes tareas:

2.1 Investigación de Campo

- El Investigador asignado se desplazó a la ciudad de Neiva y en coordinación con la Gerencia de la Escuela de Aviación se dirigió al sitio del incidente grave donde realizó la investigación de campo (inspección general de restos, registro gráfico).
- Se autorizó la remoción y traslado de la aeronave a la base principal de operaciones de la escuela, tomando en custodia toda su información técnica, así como motor, hélice y sistema de combustible para inspección post-incidente grave, en taller aeronáutico certificado con el fin de verificar su condición de funcionamiento antes del accidente.
- Porcentaje de Ejecución: **100%**

2.2 Investigación Documental

- Se realizó notificación a la NTSB (Estado de diseño y fabricación de la aeronave).
- Se efectuó el procedimiento de suspensión de la aeronave y tripulante.
- Se emitió el respectivo Informe Preliminar, el cual se publicó en la página Web de Aerocivil.
- Se envió oficio de solicitud de documentos a la escuela de aviación.
- Se realizó entrevista en las instalaciones del GRIAA al Piloto instructor responsable de las aeronaves en instrucción, así como al alumno involucrado en el incidente grave.
- Se envió oficio solicitando inspección post-incidente grave del motor, hélice y sistema de combustible de la aeronave PA-128-140.
- La escuela de aviación envió al GRIAA la información solicitada para la realización de la investigación.

- Porcentaje de Ejecución: **100%**

2.3 Análisis y Pruebas de Laboratorio

- Con la supervisión de un (01) investigador del GRIAA, se procedió a desinstalar le motor, hélice, tanques y conductos de combustible de la aeronave HK1971G, los cuales fueron enviados a talleres aeronáuticos certificados para inspección post-incidente.



Fotografía No. 2: Motor Lycoming O-360-A4-A S/N RL-36464-36-E



Fotografía No. 3: Sistema de combustible de la aeronave

- Se entregaron al GRIAA los resultados de las inspecciones y pruebas funcionales de los componentes anteriormente citados.

- Una vez realizadas las inspecciones post-incidente grave, se procedió a efectuar el proceso de liberación de la aeronave y sus componentes (Motor/hélice).
- Efectuados los exámenes de medicina de aviación y chequeo de vuelo post-incidente grave, se procedió a levantar la suspensión de la licencia del alumno involucrado en el evento.
- Porcentaje de Ejecución: **100%**

2.4 Redacción del Informe Final

- La fase de redacción y perfeccionamiento del informe final se encuentra por ejecutar.
- Porcentaje de Ejecución: **0%**

2.5 Publicación del Informe Final

- Porcentaje de Ejecución: **0%**



Información actualizada al día 07 de mayo de 2018.

Grupo de Investigación de Accidentes & Incidentes
 Av. Eldorado No. 103 – 15, piso 5°
 investigacion.accide@aerocivil.gov.co
 Tel. +57 1 2963186
 Bogotá D.C - Colombia