

Investigación: COL-15-26-GIA

Accidente

29 de Junio de 2015, en inmediaciones (aprox. 80 metros) de la cabecera 22 pista del aeropuerto Yariguíes SKEJ que sirve a la ciudad de Barrancabermeja
Aeronave: Piper PA-23, Matrícula: HK912
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 d 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 29 de Junio de 2015, la aeronave de matrícula HK912 operada por la compañía Aviones Publicitarios de Colombia S.A.S Aerial Sing fue programada para efectuar un vuelo de trabajo aéreo especial en la modalidad de aerofotografía¹ en un área comprendida al sur oriente de la ciudad de Barrancabermeja entre las 24 millas náuticas al E² y las 41 millas náuticas al S³ de la estación del SKEJ, con dos tripulantes y un operador técnico (fotógrafo) abordo.

A las 15:20 UTC (10:20 HL), la torre de control de Barrancabermeja (SKEJ) recibió llamado de notificación inicial del HK912 por frecuencia 118.45 MHz, solicitando autorización para rodar y posteriormente despegar por la pista 04, lo cual fue autorizado y efectuado sin novedad. La operación consistía en realizar registros fotográficos de redes eléctricas de la región de Barrancabermeja.

A las 17:43 UTC (12:43 HL) aproximadamente y después de haber finalizado sus labores de aerofotografía, la tripulación del HK912 se comunicó con la torre de control del SKEJ solicitando autorización para aterrizar. La torre de control les autorizó proceder a la pista 04 y la tripulación del HK912 solicitó la pista 22, lo cual fue autorizado por la torre de control. A las 17:46 UTC (12:46 HL) se perdió comunicación y contacto visual con la aeronave en el tramo final, por ello, la torre efectuó varios llamados por frecuencia sin obtener respuesta positiva; razón por la cual solicitó a una aeronave monomotor Piper PA-28 que se encontraba en el circuito verificar en el área del tramo final de la cabecera 22 la aeronave en cuestión, quien informó la ubicación exacta de la posición final.

A las 17:50 UTC, el Grupo de Servicio de Extinción de Incendios – SEI, fue alertado del accidente por la torre de control del SKEJ y de inmediato se dio inicio al plan de acción de emergencia. El Grupo SEI y personal de Sanidad Aeroportuaria se dirigieron a las coordenadas N07°01'55.6" W073°48'08.5" con el fin de prestar la respectiva atención medica tanto a los tripulantes como al operario.

De acuerdo a las declaraciones del Piloto, en fase de aproximación el motor derecho excedió sus revoluciones ocasionándose la pérdida de control de la aeronave en vuelo. Los tripulantes y pasajero abandonaron la aeronave por sus propios medios con heridas leves. El accidente se configuró a las 17:45 UTC (12:45 HL) en condiciones meteorológicas visuales (VMC). No se presentó incendio post impacto.

El Grupo de Investigación de Accidentes (GRIAA) fue notificado del accidente el mismo día del evento y de inmediato inició la Fase de Notificación y alistamiento, designando dos (2) investigadores quienes se desplazaron hacia la ciudad de Barrancabermeja con el fin de poder obtener las respectivas evidencias en campo.

En la inspección de campo, los restos del HK912 se encontraron concentrados en un solo punto, en posición normal y con evidencia de daños estructurales severos. El punto de impacto inicial fue con un rumbo de 220° y contra la copa de un árbol; en la trayectoria de impacto inicial posteriormente la aeronave se deslizó sobre el terreno, impactando una cerca perimetral con el borde de ataque del plano izquierdo lo que le hizo cambiar el rumbo hasta terminar su recorrido con un rumbo final de 360° a 80mts aproximadamente del umbral de la cabecera 22. La dinámica de impacto fue evidenciada como de bajo ángulo y baja velocidad.

La investigación se encuentra en proceso de obtención de evidencias y revisión documental. Al momento de emisión del presente informe preliminar se notificó a la National Transportation Safety Board (NTSB). Información actualizada el día 03 de Julio de 2015, 16:00UTC (11:00 HL).

¹ Aerofotografía: Análisis de superficie terrestre empleando equipos de fotografía instaladas a bordo de la aeronave.

² E: Rumbo Eco

³ S: Rumbo Sur



Estado final de la Aeronave HK912 G



Estado final de la Aeronave HK912 G con Respecto a la Cabecera 22



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