

Investigación: COL-15-40-GIA

Accidente

03 de Octubre de 2015 en el Hipódromo de los Andes del Municipio de Chía, Cundinamarca

Aeronave: Piper 31-325, Matrícula: HK3909G

Lesiones: Fatales (2), Ileso (1)

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 03 de Octubre de 2015, siendo las 12:12HL (17:12UTC), la aeronave Piper 31-325, de matrícula HK3909G, después de efectuar el despegue por la pista 11 del aeropuerto Guaymaral (SKGY), reportó situación de emergencia al ATC y decidió realizar un aterrizaje de emergencia en un campo cercano. Durante la maniobra, la aeronave impacta con el plano derecho una estructura empotrada ("Pulpito") invirtiendo la aeronave y colisionando contra el terreno. Dos (2) de los tres (3) ocupantes a bordo sufrieron lesiones mortales por el fuego post impacto y un (1) ocupante abandonó la aeronave por sus propios medios ileso.

Condiciones meteorológicas visuales (VMC) prevalecían al momento del suceso. El vuelo programado correspondía a un trayecto en condiciones VFR entre el aeropuerto de Guaymaral (SKGY) y el aeropuerto Enrique Olaya Herrera de la Ciudad de Medellín (SKMD).

De acuerdo a declaraciones preliminares del control de tránsito aéreo, después de recibir la autorización para efectuar el despegue por la pista 11 la aeronave inició un viraje hacia la izquierda para proceder de acuerdo a ruta plan de vuelo VFR hacia SKMD. Dos (2) minutos después del despegue, el piloto realizó un llamado de emergencia sin proporcionar mayores detalles. Después de varios intentos de comunicación del ATC con la aeronave, se recibió el llamado del piloto quien informó que trataría de volar la aeronave hacia el Municipio de Chía y posterior a ésta última comunicación no se recibieron más llamados por parte del piloto del HK3909G. Una aeronave que se encontraba sobrevolando efectuó posteriormente el reconocimiento en la zona a petición de la torre de control y confirmó la aeronave accidentada con evidente fuego post impacto en el sitio conocido como el Hipódromo de Los Andes.

El GRIAA fue alertado a las 17:25UTC por la torre de control SKGY. La inspección de la aeronave fue realizada primeramente por dos (2) investigadores GRIAA el mismo día del evento y los siguientes cuatro (4) días por cuatro (4) investigadores. La inspección de restos reveló el daño de una estructura empotrada en la superficie denominada "Pulpito" (N04°51'3.09"/W074°02'2.19") donde se hizo evidente el primer impacto de la aeronave ya que en esta estructura quedó incrustada una sección del borde de ataque del plano derecho.

Después de 67mts con rumbo 157°, se evidenció el golpe invertido de la aeronave contra el terreno por la presencia de hierba quemada en trayectoria lineal por acción del fuego post impacto. Después del impacto invertido contra el terreno, la aeronave se deslizó aproximadamente 88mts hasta finalmente detenerse con rumbo final 259°.



Condición final de los restos de la aeronave HK3909G

La aeronave resulto afectada significativamente en ambos planos, fuselaje y cabina de mando por acción del fuego. Para la recuperación de los ocupantes que sufrieron lesiones mortales, debió estricarse la parte inferior de la estructura del fuselaje en coordinación con el equipo investigador para no alterar evidencia factual. La aeronave tenía una configuración de flaps extendidos y tren de aterrizaje retraído. Daños visibles en las palas de hélice de ambos motores fueron observados. La Hélice del motor derecho mostro deformación en el cuerpo de todas sus palas sin rulo en las puntas. La hélice izquierda mostró ligera deformación de sus palas. La aeronave quedó ubicada a 155mts del impacto inicial contra el "Púlpito" en coordenadas N04°50'58.36"/W074° 2'0.39" a una elevación de 8358pies.

Se efectuó la custodia de documentación a bordo de la aeronave y un dispositivo de posicionamiento global (GPS). La investigación actualmente se encuentra adelantando proceso de obtención documental y preparación de inspecciones adicionales de las plantas motrices y equipo GPS. Al momento de emisión del presente informe preliminar se notificó a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y a la National Transportation Safety Board (NTSB) como Estado de fabricación de la aeronave quien asignó un representante acreditado que asistirá el proceso investigativo.

Información actualizada el día 26 de Octubre de 2015, 19:30HL (00:30UTC).