



INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-18-41-GIA

Excursión de Pista

Jetstream 32-01

Matrícula HK4394

15 de noviembre de 2018

Aeropuerto José Celestino Mutis,
Bahía Solano, Chocó - Colombia



ADVERTENCIA

La información aquí presentada por la Autoridad de AIG de Colombia, Grupo de Investigación de Accidentes Aéreos - GRIAA se emite de acuerdo a las disposiciones establecidas en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional y la reglamentación nacional del Reglamento Aeronáutico de Colombia, RAC 114.

Todas las investigaciones que se realizan tienen como único objetivo la mejora de la seguridad aérea y no tienen la intención de establecer culpa o responsabilidad. Las investigaciones realizadas son independientes, y llevadas a cabo sin perjuicio de cualquier acción judicial o administrativa que se pueda tomar para determinar la culpa o la responsabilidad.

Este documento es un Informe Preliminar y ha sido preparado con base en la información inicial recolectada durante el curso de la investigación, sin ningún tipo de análisis. Nada en la presentación de este documento, o en ninguno de los puntos planteados en él, debe interpretarse como una indicación de las conclusiones de la investigación.

SINOPSIS

Aeronave:	Jetstream32-01, HK-4394
Fecha y hora del Accidente:	15 de noviembre de 2018, 12:50 HL (17:50 UTC)
Lugar del Accidente:	Aeropuerto José Celestino Mutis, Bahía Solano, (OACI: SKJC)- Chocó Colombia
Tipo de Operación:	Vuelo Chárter
Propietario:	Servicios Aéreos Panamericanos, SARPA
Explotador:	Servicios Aéreos Panamericanos, SARPA
Personas a bordo:	2 Pilotos, 12 pasajeros

1. HISTORIA DEL VUELO

El 15 de octubre de 2018, la aeronave Jetstream 32 de un operador de Transporte Aéreo No Regular de Pasajero, de matrícula HK 4394, fue programada para realizar un vuelo chárter desde el aeropuerto Enrique Olaya Herrera (SKOH), de la ciudad de Medellín, hacia el aeropuerto José Celestino Mutis (SKJC), de la ciudad de Bahía Solano, Chocó, con la tripulación compuesta de Piloto y Copiloto y 12 pasajeros.

De acuerdo con los informes de la tripulación, el vuelo se programó para despegar a las 12:00 HL (17:00 UTC); la documentación de Despacho, de peso y balance, indicaba un peso de despegue de 14.400 libras, con 1600 libras de combustible, dentro de los límites de la aeronave; se recibieron reportes meteorológicos y NOTAMS.

Se realizó el despegue a las 12:20 HL, por la pista 02, y se procedió con viraje a la derecha por el Boquerón de San Antonio, en condiciones y bajo reglas de vuelo visual (VMC / VFR), con una altitud de crucero de 12.500 ft.

Se inició el descenso aproximadamente a 70 nm del destino, con una rata de descenso de 500ft por minuto, para confort de los pasajeros y poder mantener condiciones de vuelo visuales. En cercanías a La Serranía la aeronave niveló a 6000 ft tratando para ubicar la línea de la costa, y posteriormente continuó sobre el punto conocido como Los Vidales.

El Piloto contactó a Torre de Control de Bahía Solando, que le notificó la pista en uso 18, sin datos de viento y ni de ajuste altimétrico, QNH; la tripulación confirmó la información, y la Torre le informó que notificara en final.

Minutos después la Torre le informó al HK-4394, que una aeronave que había aterrizado recientemente confirmó viento de cola de 7 a 8 nudos aproximadamente; la tripulación

confirmó que dicha intensidad estaba dentro de las limitaciones del JS32 para el aterrizaje con viento de cola.

Durante aproximación final la Torre informa que las condiciones de visibilidad de la pista 36 no eran buenas, por lo cual se continua la aproximación aumentando la conciencia situacional con respecto a las condiciones meteorológicas; en final, de acuerdo a la indicación de los instrumentos y de la vegetación (árboles), la tripulación no evidenció viento en la magnitud reportada.

Indica el Piloto que, durante la nivelada para aterrizar, después de realizar la reducción de potencia sobre la pista, notó que el avión flotaba por algunos segundos antes de hacer contacto; el Piloto mantuvo en todo momento el control del avión, con pista remanente para aterrizar; después que el avión hiciera contacto con la pista, se aplicó todo el reverso de los motores, y frenos.

En la medida que disminuía la velocidad la tripulación notó que el avión comenzaba a desviarse a hacia el lado derecho del eje de la pista; el Piloto trató infructuosamente de controlar la desviación, agravada aparentemente, según manifiesta el Piloto, por la condición de pista húmeda y contaminada. El avión abandonó la pista hacia el lado derecho de la cabecera 36, se desplazó sobre terreno no preparado y se detuvo finalmente aproximadamente a seis (6) metros del borde de la pista, en terreno pantanoso y con rumbo aproximado de 255°.

Una vez el avión se detuvo, la tripulación apagó los motores y orientó el procedimiento de evacuación de los pasajeros. Todos los ocupantes abandonaron la aeronave por sus propios medios, ilesos.

No se presentó escape de combustible ni de ningún otro fluido. No se produjo incendio. El suceso fue atendido de inmediato por los Bomberos Aeronáuticos y los pasajeros fueron dirigidos a la terminal del aeropuerto, junto con sus pertenencias, por parte del Operador.

No se produjeron daños a la infraestructura aeroportuaria.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

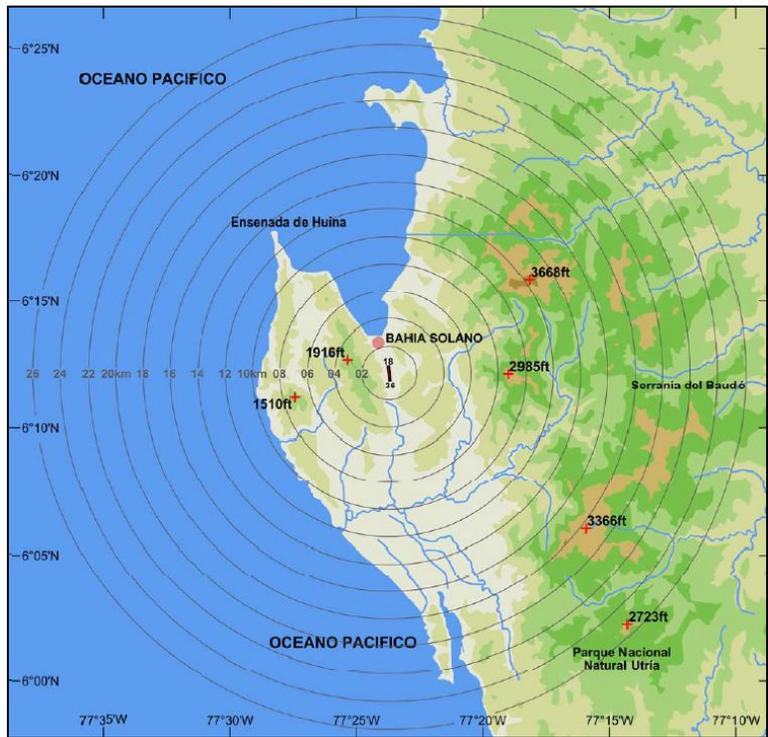


Imagen No. 1 – Ubicación del Aeródromo Bahía Solano (SKBS)

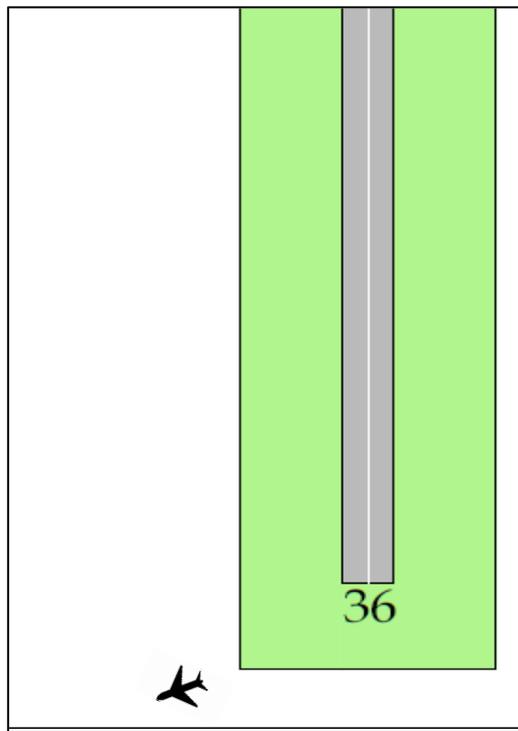


Imagen No. 2 – Ubicación final de la aeronave



Fotografía No. 1 – Estado final de la aeronave HK4394

2. INSPECCIÓN DE CAMPO

El Grupo de Investigación de Accidentes fue informado de inmediato sobre la ocurrencia del evento. Se dispuso entonces el desplazamiento de un Investigador, el cual llegó a Bahía Solano al día siguiente, 16 de noviembre.

El avión se encontró en el sitio del evento, ubicado al lado derecho de la cabecera 36, a seis (6) metros del borde de la pista, sobre terreno pantanoso y con rumbo de 255°.

El avión quedó soportado sobre los tres trenes de aterrizaje, con evidencias de impacto de las hélices contra el terreno.

Se determinó que la aeronave sufrió daños importantes en las hélices de los motores, parada súbita de los motores y algunos daños visibles en la piel del empenaje.

En el motor izquierdo, se evidenció la separación del “hub”, de dos de las cuatro palas de la hélice.

En la inspección de campo se constataron la condición del área en donde reposó la aeronave, las condiciones del aeródromo en general y las limitaciones de los servicios de información para el vuelo.



Fotografía No. 2 – Evidencia de daños motor No. 1, izquierdo

En la hélice del motor LH se evidenció doblamiento de las palas hacia atrás, denotando bajas revoluciones al golpear las hélices contra el terreno.



Fotografía No. 3 – Evidencia de bajas RPM en hélice motor No. 2, derecho

3. INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

3.1. AERONAVE

Aeronave JS-32 HK 4394

TTAF: 30269.8 hrs

Ciclos: 32851

3.2. PLANTAS MOTRICES

Left Engine LH

TTSC (Overhaul): 5828.7 hrs

36.0 meses

7297.0 ciclos

TTSN: 19077.4 hrs

27284.0 ciclos

Right Engine RH

TTSC (Overhaul): 3176.3 hrs

87.8 meses

3122.0 ciclos

TTSN: 21845.4 hrs

24401.0 ciclos

3.3. HÉLICES

Left Propeller LH

TTSC (Overhaul): 293.2 hrs

7.3 meses

TTSN: 22432.8 hrs

Right Propeller RH

TTSC (Overhaul): 293.2 hrs

7.3 meses

TTSN: 22807.2 hrs

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

4. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

La investigación actualmente se encuentra adelantando el análisis de la información técnica y operativa de:

1. Análisis del planeamiento del vuelo, peso y balance.
2. Análisis de las trazas de vuelo GPS de la aeronave.
3. Análisis de la declaración del Piloto y Copiloto.
4. Análisis de procedimientos operacionales llevados a cabo por la tripulación.
5. Análisis de los estándares establecidos por la empresa para operación en Bahía Solano.
6. Inspección, a documentos de la tripulación y sus entrenamientos.
7. Lectura de Voice Recorder de la aeronave.
8. Inspección al sistema de frenos de la aeronave.
9. Análisis de las condiciones del aeródromo.

Información actualizada el día 03 de diciembre 2018

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5°.

investigacion.accide@aerocivil.gov.co

Tel. +57 1 2963186

Bogotá D.C - Colombia



Grupo de Investigación de Accidentes

GRIAA

GSAN-4.5-12-035



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL