

INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-22-10-GIA

Excursión de pista

Merlin SA 226-AT

Matrícula HK5225

16 de febrero de 2022

Aeródromo Gustavo Rojas Pinilla

Archipiélago de San Andrés

Colombia



ADVERTENCIA

El presente Informe Preliminar es presentado por la Autoridad de AIG de Colombia, Grupo de Investigación de Accidentes Aéreos – GRIAA, de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Anexo 13 al Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional, la legislación nacional vigente y el Reglamento Aeronáutico Colombiano, RAC 114.

De conformidad con los documentos señalados, *“El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar culpa o responsabilidad”*.

Por lo tanto, el contenido de este Informe Preliminar no tiene el propósito de señalar culpa o responsabilidad y refleja el proceso de investigación que se adelanta, de manera independiente y sin perjuicio de cualquier otra de tipo legal, judicial o administrativa.

Este Informe Preliminar ha sido preparado con base en la información inicial recolectada durante el curso de la investigación. El contenido de este documento no debe interpretarse como una indicación de las conclusiones de la investigación.

SINOPSIS

Aeronave:	Swearingen Merlin SA 226-AT
Fecha y hora del Accidente:	16 de febrero de 2022, 15:00 HL
Lugar del Accidente:	Aeródromo Gustavo Rojas Pinilla, San Andrés
Coordenadas:	N 12°34'59" – O 81°42'39"
Tipo de Operación:	Transporte aéreo no regular - Ambulancia
Propietario:	Colcharter
Personas a bordo:	5 ocupante. (1 Piloto, 1 Copiloto, 1 Médico, 1 acompañante, 1 Paciente)

1. HISTORIA DEL VUELO

El 16 de febrero de 2022, la aeronave HK-5225, de la empresa Colcharter, fue programada, para realizar 2 vuelos de traslados como ambulancia aérea, cumpliendo su primer vuelo desde el aeropuerto Ernesto Cotissoz ubicado en la ciudad de Barranquilla hacia el aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla ubicado en la Isla de San Andrés, vuelo que se realizó sin novedad.

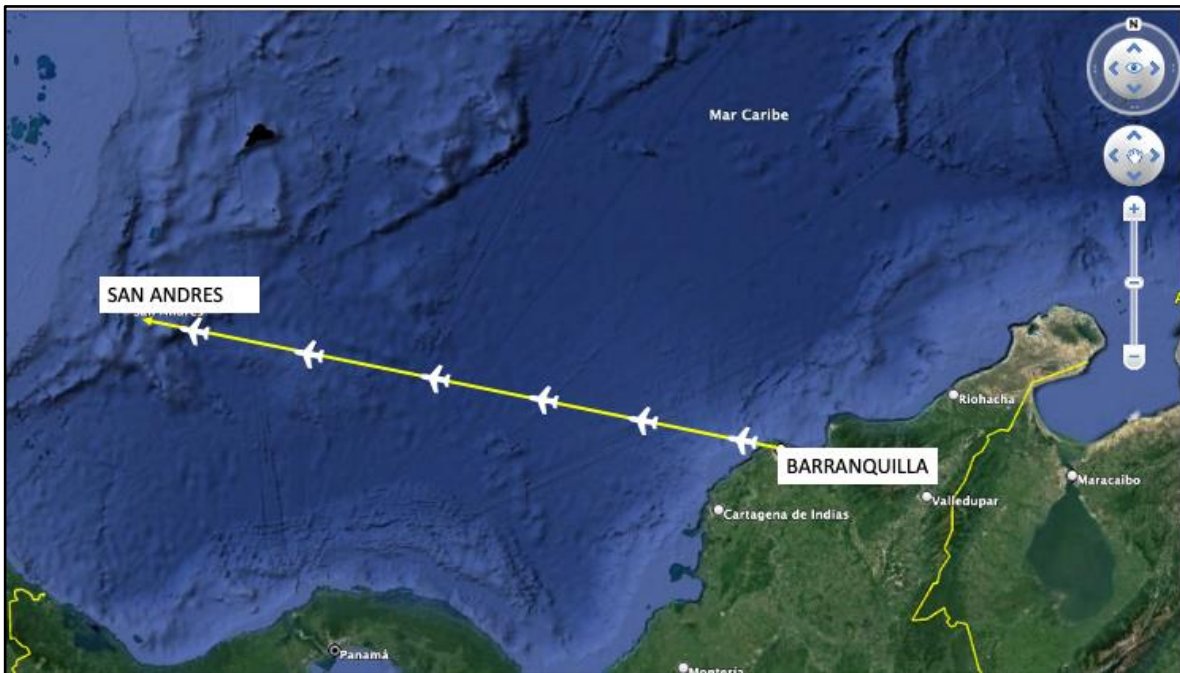


Figura No. 1: Ubicación geográfica aeropuerto de San Andrés Islas..

Para el Segundo vuelo con el fin de trasladar un paciente desde aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla en San Andrés, hacia el aeropuerto Olaya Herrera el cual sirve a la ciudad de Medellín. La aeronave con matrícula HK-5225, estuvo lista para iniciar puesta en marcha y posterior desplazamiento hacia la cabecera 24-06 a las 15:00 hora local.

Una vez encendida los motores de la aeronave la Aeronave, la tripulación solicitó autorización con la torre de control, para rodar a la posición 06 vía B, después de iniciar el rodaje hacia la posición autorizada por la calle de rodaje B por la torre de control y después de haber recorrido alrededor de 200 m por la pista activa, el motor derecho al parecer experimento una aceleración sustancial periódica.



Figura No. 2: Trayectoria de la aeronave HK-5225.

Después que el motor derecho se acelerara, se presentó un cambio de trayectoria hacia el costado izquierdo del eje central de la pista. La tripulación intentó mantener la aeronave dentro de la pista, sin embargo, los esfuerzos de la tripulación no tuvieron un resultado positivo, permitiendo que la aeronave se saliera hacia la zona de seguridad.

Cuando la aeronave se encontraba sobre la zona de seguridad, la tripulación intentó utilizar el sistema de frenos, sin embargo, estos no fueron efectivos debido a la poca tracción de la ruedas de la aeronave con la superficie de pasto en la zona de seguridad.



Figura No.3: Excursión de pista hk5225.

La aeronave continuó con el desplazamiento hacia la izquierda de la pista, hasta detenerse por completo; al golpear la nariz de la aeronave con un muro de cemento que colinda la zona urbana con el aeropuerto.

Una vez detenida la aeronave, La tripulación cumplió con las listas de chequeo y desactivo todos los sistemas de la aeronave e inmediatamente dirigió la evacuación de los ocupantes, sin presentar lesiones.

Luego de estar los ocupantes en el suelo, los Bomberos del aeródromo quienes fueron avisados por el controlador de la torre, utilizando una alarma, de acuerdo con los protocolos de emergencia del aeropuerto; trasladaron a los ocupantes del avión a sanidad aeroportuaria, para ser valorados por el personal médico del aeropuerto.

La tripulación cumplió con el protocolo, de acuerdo con el Reglamento Aeronáutico de Colombia y se realizó los exámenes de toxicología, en un centro medico cerca del aeropuerto.

La aeronave sufrió daños sustanciales, en la zona de la nariz, sin embargo, la concentración de esfuerzos a causa del golpe se hizo, mas evidente en la zona izquierda del fuselaje parte delantera; comprometiendo estructuralmente un formador y gran parte de piel.



Fotografía No. 4 Daños sufridos por la aeronave HK5225.

NO se presentó fuego antes ni después del evento, la tripulación y ocupantes abandonaron la aeronave por sus propios medios, sin sufrir lesiones.

El lugar del accidente se situó en coordenadas N 12°34'59" – O 81°42'39" con un rumbo final de 149°, a una elevación 10 m.

La Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia (Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA) fue alertada del accidente por medio de la Oficina de Seguridad Operacional de la empresa, y se dispuso el desplazamiento de un investigador, quien llegó al sitio dos días después del evento, por dificultades de acceso por vía aérea, para iniciar la investigación.

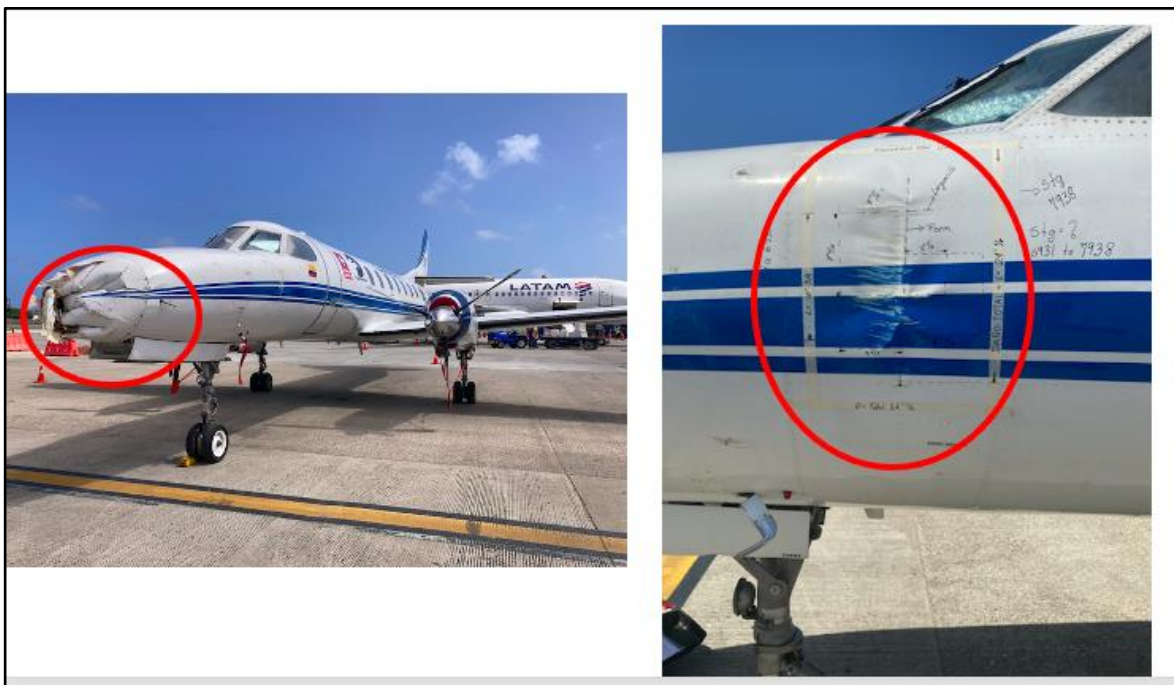
Siguiendo los protocolos del Anexo 13 de OACI y del RAC 114, el evento fue notificado a la National Transportation Safety Board (NTSB), de los Estados Unidos, como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave Swearingen Merlin SA 226-AT.

2. TRABAJO DE CAMPO

La Aeronave sufrió, daños sustanciales concentrados en parte frontal del fuselaje, los cuales fueron identificados de la siguiente manera:

- Deformación plástica con pérdida de material en la parte frontal del radom debido al impacto de la aeronave contra el muro.

- Se logro evidenciar daños en la piel costado derecho, con posible afectación estructural en unos de los formadores de la estructura que están ubicados entralas estaciones 6.931 y la 7938.



Fotografía No. 5 Múltiples deformaciones en el radom y fuselaje costado LH.

Durante la inspección inicial en campo no se evidencio daños en las palas de las hélices y tampoco hubo parada súbita de los motores.

3. INFORMACIÓN DE TRIPULACIÓN Y AERONAVE

La tripulación era poseedora de licencias de Piloto Comercial de Avión (PCA). Contaba con su chequeo vigente en el equipo. El certificado médico se encontró vigente para el día del accidente.

La aeronave se encontró aeronavegable, con su documentación técnica y operacional vigente para el vuelo.

4. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

La investigación actualmente se encuentra adelantando las siguientes coordinaciones y consecución de información para análisis:

- Análisis de aspectos operacionales y procedimientos de la tripulación.
- Análisis de la secuencia de la pérdida de control.
- Análisis de riesgo en la zona del accidente.
- Sistema de gestión de seguridad operacional del explotador.

- Análisis de funcionamiento y correcta operación para el Fuel Control y solenoide de combustible motor derecho.

Información actualizada al 7 de marzo de 2022 a las 14:00 HL.

GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, piso 5º.

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