

# INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

**COL-22-10-GIA**

**Excursión de pista**

Merlyn SA 226-AT

Matrícula HK5225

16 de febrero de 2022

Aeródromo Gustavo Rojas Pinilla,  
San Andrés Isla, Colombia



## ADVERTENCIA

El presente Informe Preliminar es presentado por la Autoridad de AIG de Colombia, Dirección Técnica de Investigación de Accidentes DIACC, 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

<b>Aeronave:</b>	Swearingen Merlin SA 226-AT
<b>Fecha y hora del Accidente:</b>	16 de febrero de 2022, 15:00 HL
<b>Lugar del Accidente:</b>	Aeródromo Gustavo Rojas Pinilla, San Andrés
<b>Coordenadas:</b>	N 012°34'59" – O 081°42'39"
<b>Tipo de Operación:</b>	Trabajos Aéreos Especiales, Ambulancia
<b>Personas a bordo:</b>	Cinco (5): 01 Piloto, 01 Copiloto, 01 Médico, 01 acompañante y 01 paciente)

### 1. HISTORIA DEL VUELO

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

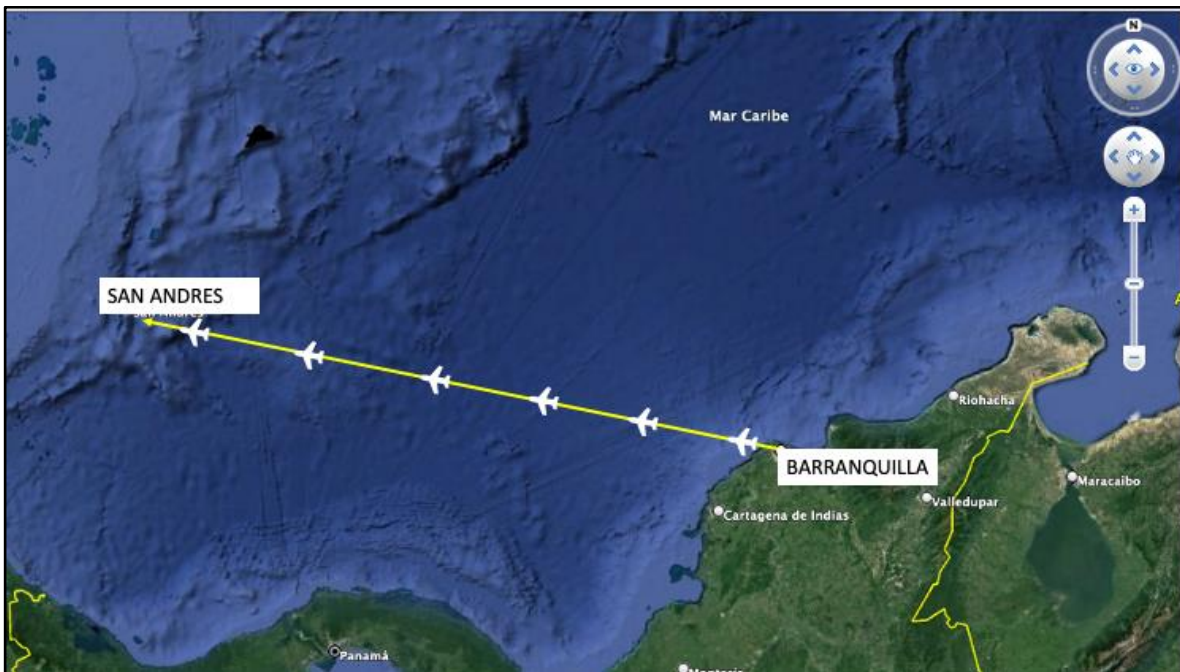


Figura No. 1 - Ubicación geográfica aeropuerto de San Andrés Islas.

La aeronave procedió a efectuar el segundo vuelo con el fin de trasladar un paciente desde San Andrés al aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín. La aeronave inició la operación a las 15:00 HL.

Una vez completados los chequeos de preflight de la aeronave, la tripulación fue autorizada por el ATC a rodar a la cabecera 06, vía la calle de taxeo Bravo y por la pista.

Cuando la aeronave se desplazaba por la pista, y cuando había recorrido aproximadamente 200 m en dirección a la cabecera 06, al parecer el motor derecho experimentó una aceleración sustancial periódica que la tripulación no podía controlar.



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

La aceleración del motor derecho ocasionó la desviación de la trayectoria de la aeronave hacia el costado izquierdo de su trayectoria. La tripulación intentó mantener la aeronave dentro de la pista; sin embargo, sus esfuerzos de la tripulación no tuvieron un resultado positivo, y la aeronave abandonó la pista hacia la zona de seguridad.

La tripulación aplicó los frenos, pero estos fueron inefectivos, debido al poco rozamiento de las ruedas sobre el pasto de la zona de seguridad.

La aeronave continuó con el desplazamiento por la zona de seguridad en sentido perpendicular a la pista, hasta que la nariz golpeó contra el muro de ladrillo que marca el límite entre el aeródromo y la zona urbana. En este punto la aeronave se detuvo.

Una vez detenida la aeronave, la tripulación cumplió con las listas de chequeo para apagar y asegurar la aeronave y a continuación dirigió la evacuación de los ocupantes, quienes lo hicieron por sus propios medios, sin presentar lesiones.

Los Bomberos del aeródromo quienes fueron alertados por la alarma activada por el controlador de tránsito aéreo, de acuerdo con los protocolos de emergencia del aeropuerto, procedieron al sitio y apoyaron el traslado de los ocupantes a Sanidad Aeroportuaria para valoración médica.

La tripulación cumplió con lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se hizo practicar los exámenes de toxicología, en un centro médico cercano al aeropuerto.



Fotografías No. 1 y 2 – Posición final del HK-5225.



Fotografías No. 3 y 4 - Daños sufridos por la aeronave HK-5225.

La aeronave terminó detenida en coordenadas N 012°34'59" – W 081°42'39", con un rumbo final de 149°, a una elevación 10 m.

La aeronave sufrió daños importantes en la sección de la nariz; además, la concentración de esfuerzos sufridos en el impacto se hizo más evidente en la zona izquierda del fuselaje, parte delantera, comprometiendo estructuralmente un formador y gran parte de piel.

No se presentó fuego antes ni después del evento.

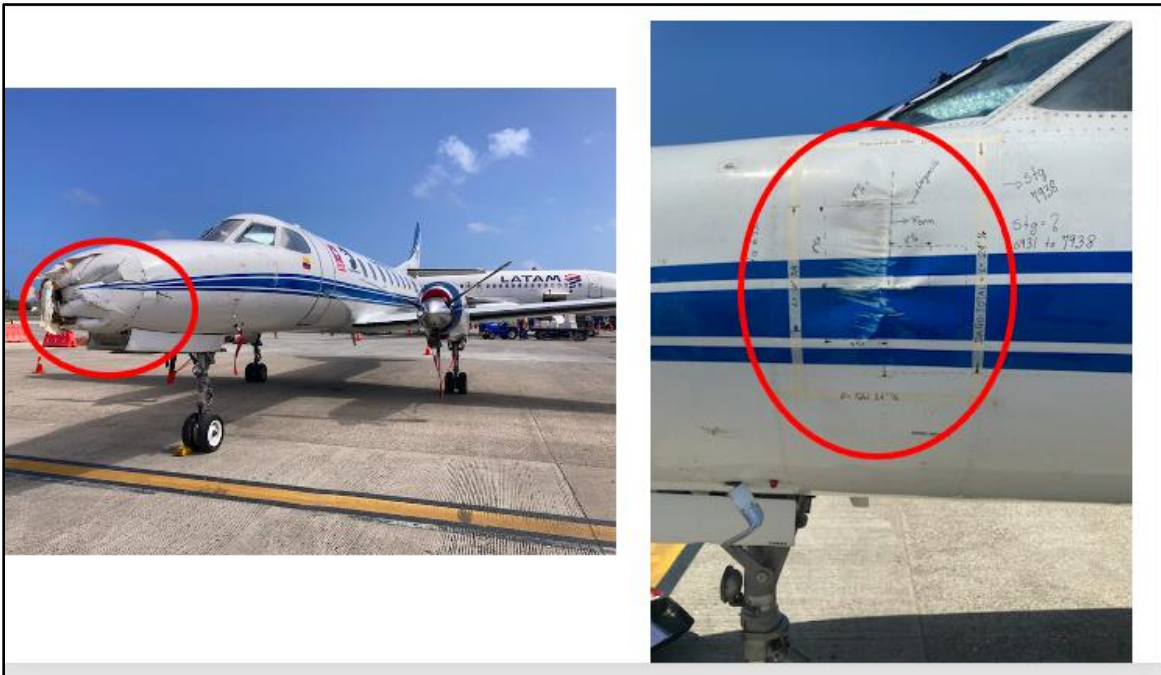
La Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia (Dirección Técnica de Investigación de Accidentes - DIACC) fue alertada del accidente por medio de la Oficina de Seguridad Operacional de la empresa, y se dispuso el desplazamiento de dos investigadores, quienes llegaron al sitio dos días después 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, así:

- Deformación plástica con pérdida de material en la parte frontal del radomo debido al impacto de la aeronave contra el muro.
- Daños en la piel costado derecho, con posible afectación estructural en uno de los formadores de la estructura ubicado entre las estaciones 6.931 y 7938.



Fotografías No. 5 y 6 - Múltiples deformaciones en el radomo y fuselaje costado LH.

Grupo de Investigación de Accidentes-GRIAA

GSAN-4.5-12-036

Versión: 03

Fecha: 16/08/2017

Durante la inspección inicial en campo no se encontraron daños en las palas de las hélices; no 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.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

## DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5º.

[investigacion.accide@aerocivil.gov.co](mailto:investigacion.accide@aerocivil.gov.co)

Tel. +57 601 2963186

Bogotá D.C - Colombia



Grupo de Investigación de Accidentes

**GRIAA**

GSAN-4.5-12-035



**AERONÁUTICA CIVIL**  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL