



INFORME PRELIMINAR

ACCIDENTE

COL-23-66-DIACC

Excursión de pista y colisión contra un obstáculo

RE

Cirrus SR22T G3

Matricula HK5259G

20 de octubre 2024

Aeródromo Savanna – Orocué – Casanare, Colombia

ADVERTENCIA

El presente Informe Preliminar es presentado por la Autoridad de AIG de Colombia, Dirección Técnica de Investigación de Accidentes Aéreos – 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 índole 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:	Cirrus SR22T G3
Fecha y hora del Accidente:	20 de octubre 2024, 15:55 HL
Lugar del Accidente:	Aeródromo Savanna - Orocué - Casanare
Coordenadas:	N 04°50'41.03" – W 071°42'38.02"
Número de ocupantes:	Total cinco (05). Un (01) Piloto y cuatro (04) viajeros
Tipo de Operación:	Aviación General - Privada

1. RESEÑA DEL VUELO

El 20 de octubre del 2024, la aeronave Cirrus SR22T G3, con matrícula HK5259G, fue programada por el operador privado para realizar dos (2) vuelos en las siguientes rutas:

Un primer vuelo desde la pista Savanna (SQUS), Casanare, hacia el Aeródromo de Yopal (SKYP), Casanare, retornando a Savanna.

Un segundo vuelo desde Savanna al aeródromo de Guaymaral (SKGY), en Cundinamarca.

A las 12:15 HL se realizó el primer desde Savanna con 03 viajeros hasta El Yopal, sin novedad; después de 20 min en plataforma la aeronave procedió para Savanna en donde aterrizó satisfactoriamente.

Aproximadamente a las 15:50 HL abordaron la aeronave el Piloto y cuatro (4) viajeros, y se inició el rodaje para la segunda misión, hacia el aeródromo de Guaymaral; según informó el Piloto, se realizaron los procedimientos prevuelo según las listas de chequeo, satisfactoriamente y procedió a la pista 24. En el momento que realizaba el rodaje, observó la manga veleta y desde su perspectiva confirmó que el viento se encontraba en calma.

El Piloto procedió entonces a realizar un despegue de máximo rendimiento; faltando más o menos unos 100 metros para llegar al umbral de la cabecera 06, se percató que la aeronave no tenía la velocidad de rotación y que la pista remanente no era suficiente para acelerar ni para detener la aeronave.

En esta condición inició el abortaje de la maniobra; la aeronave abandonó la pista, rodó por fuera de ella por una extensión de 90 metros, hasta que su plano derecho colisionó con un árbol; el impacto hizo que se perdiera el control y generó el volcamiento y el giro de la aeronave sobre su eje longitudinal. En esta dinámica se desprendieron el plano izquierdo, el plano derecho y la rueda del tren de nariz.

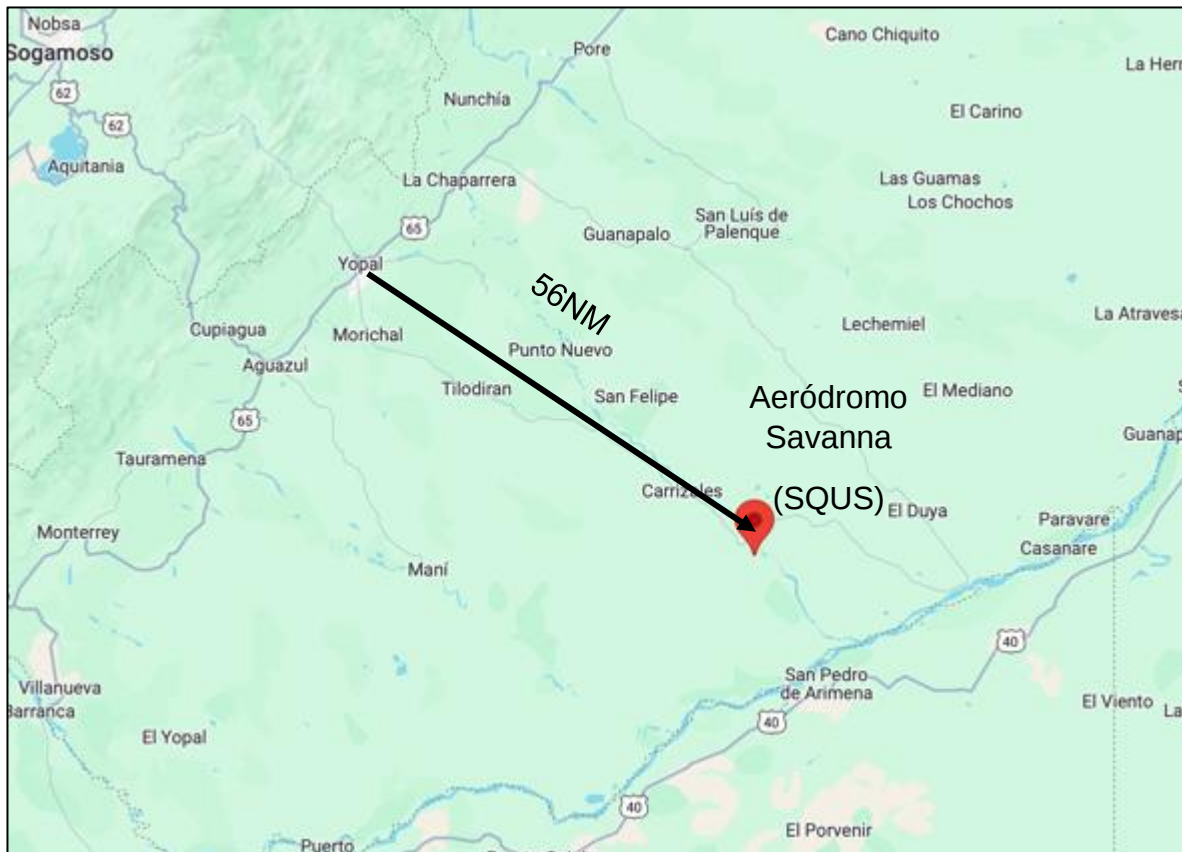
Una vez que se detuvo la aeronave, el Piloto orientó la evacuación de los ocupantes y aseguró el sistema eléctrico para evitar que se presentara un posible incendio.

La aeronave terminó destruida. Los ocupantes resultaron ilesos. El Piloto reportó el accidente a las autoridades: Aerocivil, Control de Tránsito El Yopal, Fuerza Aérea y Defensa Civil. Y, posteriormente fue trasladado a un centro de salud de El Yopal para ser evaluado.

El accidente ocurrió a las 15:55 HL con luz día, y en condiciones meteorológicas visuales (VMC).

La Autoridad de Investigación de Accidentes (AIA) de Colombia (Dirección Técnica de Investigación de Accidentes – DIACC) tuvo conocimiento del accidente a las 16:15 HL y se asignó una comisión de dos investigadores quienes se desplazaron al sitio del accidente.

La DIACC realizó la notificación de acuerdo con los protocolos de OACI, Anexo 13, a la National Transportation Safety Board – NTSB, de los Estados Unidos, como Estado de Diseño y de Fabricación de la aeronave, de la planta motriz y de la hélice, quien asignó un Representante Acreditado para asistir el proceso investigativo que se adelanta.



Gráfica No. 1: Ubicación del aeródromo Savanna respecto a la ciudad de Yopal Casanare

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

2.1 Inspección de campo

La investigación determinó que a las 15:55 HL, otras personas que se encontraban en la hacienda Savanna, notaron que la aeronave no había despegado y escucharon el ruido producido por su colisión contra el árbol; se trasladaron de inmediato al lugar encontrando la aeronave accidentada en las coordenadas N 04°50'41.03" – W 071°42'38.02". No fue posible que llegaran al sitio los organismos de rescate notificados, por lo cual el Piloto fue trasladado en un vehículo terrestre, por parte del propietario de la finca la Savanna a El Yopal, para su evaluación médica.

Dentro de la investigación inicial, en campo, se encontró la aeronave destruida, con el motor instalado en su bancada; no detectaron escapes de aceite o de otro fluido del motor;

tampoco se encontraron partes que se hubieran desprendido de la aeronave antes del impacto con el árbol, el cual ocurrió con alta velocidad.



Gráfica No. 2: Ubicación de la colisión de la aeronave respecto a la Pista .

La pista Savanna, tiene una longitud de 1000 metros y superficie de grama

El Piloto intentó despegar la aeronave desde la pista 24, que brinda un área despejada, a diferencia de la cabecera 06.

No obstante, por razones que son motivo de la investigación, la aeronave no obtuvo la velocidad de rotación para salir a vuelo, y el Piloto inició un abortaje del despegue, que llevó a la aeronave por fuera de la pista, en virtud de la alta velocidad con la que evidentemente se inició la interrupción del despegue.

El avión rodó por fuera de la pista por 90 metros, hasta que fue detenido por la colisión del plano derecho contra un árbol. En este primer impacto se desprendió el plano derecho; posteriormente se produjo su volcamiento y el desprendimiento del plano izquierdo. El fuselaje de la aeronave, con daños sustanciales, quedó ubicado a 20 metros del sitio del impacto de la aeronave contra el árbol.

2.2 Daños sufridos por la aeronave

La inspección de la aeronave reveló los siguientes daños:

- Daño en la estructura del fuselaje, por los giros que realizó sobre su eje longitudinal.
- Desprendimiento de los dos (2) planos.

- Desprendimiento del tren de aterrizaje de nariz.
- Palas de la hélice golpeadas, y una desprendida, con evidencia de poca potencia en el momento del impacto con el terreno.



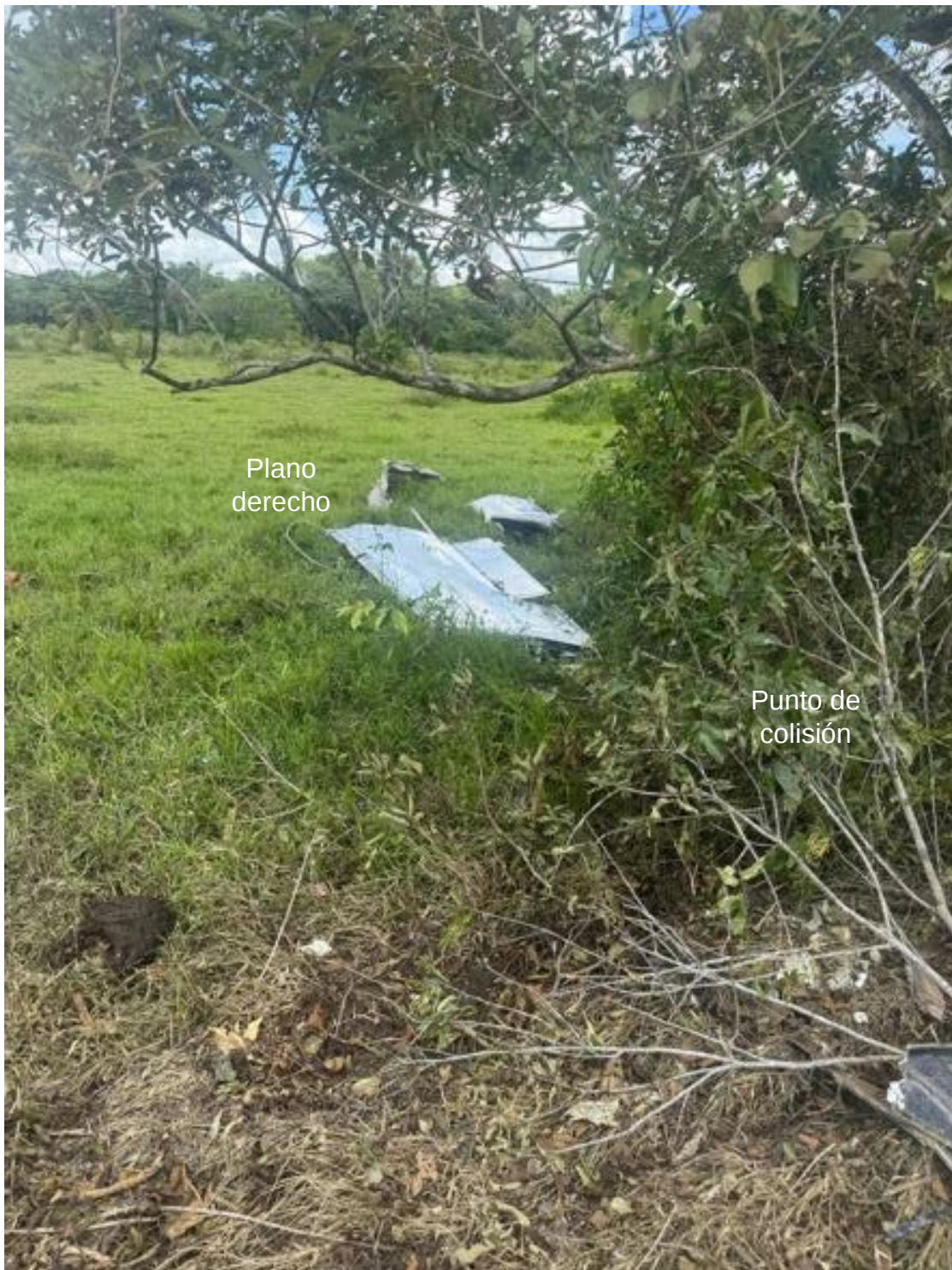
Fotografía No. 1: Huellas del tren de aterrizaje en la prolongación de pista 06.



Fotografía No. 2: Punto de impacto y ubicación de componentes principales, HK5259G.



Fotografía No. 3: Posición final del fuselaje de la aeronave HK5259G.



Fotografía No. 4: Ubicación del plano derecho con respecto al punto de colisión .



Fotografía No. 5: Partes del plano izquierdo de la aeronave HK 5259.



Fotografía No. 6: Daños ocasionados a la hélice

2.3 Otras actividades de campo

- Se realizó un análisis aerodinámico para determinar la secuencia del impacto.
- Se analizaron las condiciones de viento en el sector.
- Se realizó entrevista al Piloto.
- Se realizó análisis inicial de peso y balance.

2.4 Otros daños

Daño ambiental menor al terreno, sobre el terreno, ocasionado por escape de combustible de los planos de la aeronave.

3. TAREAS PENDIENTES DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación actualmente se encuentra pendiente de la verificación y consecución de las evidencias en las áreas de:

- Factores de planeamiento del vuelo.
- Verificación del peso y balance de la aeronave.
- Análisis de los factores de operación, procedimientos normales.
- Evaluación de los cálculos del rendimiento de despegue de la aeronave.
- Inspección de procedimientos operacionales.
- Gestión de riesgos del operador privado.

Información actualizada el 20 de noviembre de 2024



DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5°.

investigacion.accide@aerocivil.gov.co

Tel. +(57) 601 2963186

Bogotá D.C. – Colombia