

INFORME PRELIMINAR

ACCIDENTE

COL-22-71-DIACC

Salida de pista después de abortar el despegue

RE

Cirrus SF50 Visión Jet

Matrícula HK5342-G

16 de octubre de 2022

Aeropuerto Simón Bolivar

Santa Marta, Magdalena – 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 SF50 Vision, HK5342G; ASN:0149

Fecha y hora del Accidente: 16 de octubre de 2022, 11:00 HL (16:00 UTC)

Lugar del Accidente: Inmediaciones del Aeropuerto Simón Bolívar –

Santa Marta, Magdalena

N 011°07'41" - W 074°13'50" Coordenadas:

Tipo de Operación: Aviación General - Privada

Número de ocupantes: 02 tripulantes, 05 ocupantes

Taxonomía OACI: RE - Excursión de Pista

RESEÑA DEL VUELO 1.

El 16 de octubre del 2022, la aeronave de matrícula HK5342-G tipo Cirrus SF50 Visión Jet fue programada para efectuar un vuelo privado con 7 personas a bordo: 2 Pilotos y 5 ocupantes.

El vuelo cubriría la ruta desde el aeropuerto internacional Simón Bolívar (OACI: SKSM) de Santa Marta, hasta el aeropuerto internacional Eldorado (OACI: SKBO) de Bogotá. La tripulación inició el motor inicio motores a las 10:57 HL y, poco después, inició el despegue por la pista 01.

En la carrera de despegue, por circunstancias que son investigadas, el Piloto tomó la determinación de abortar la maniobra, estimando que el avión no despegaría. No obstante, la distancia de pista disponible fue insuficiente para que la aeronave se detuviera en la pista remanente.

Por lo tanto, la aeronave sobrepasó el final de la pista y la zona de seguridad, destrozó parte de la malla perimetral del aeródromo, atravesó la vía pública que lleva desde el aeródromo a Santa Marta, y finalmente se detuvo contra un árbol fue detenido por un árbol aledaño al malecón, en el cual se encontraba instalado un puesto informal de ventas.

En la última parte del recorrido, la aeronave golpeó a cinco personas que se encontraban ubicadas en cercanías a la ubicación final del avión.

La tripulación y los ocupantes abandonaron la aeronave por sus propios medios, ilesos. Las cinco personas que fueron golpeadas por la aeronave sufrieron lesiones. Un menor de tres (3) años falleció como consecuencia de las mismas. Las otras cuatro personas sufrieron lesiones de diversa magnitud.

El Servicio de Extinción de Incendios (SEI) del aeropuerto de Santa Marta, respondió de inmediato a la alarma iniciada por el Servicio de Tránsito Aéreo y llegó al sitio en menos de dos minutos, según corresponde a los protocolos internacionales de atención de eventos en aeropuertos; los bomberos participaron en la evacuación de las personas afectadas y

Versión: 1 Fecha: 10/07/2022 aplicaron agentes químicos y elementos para la neutralización del riesgo inherente a la fuga del combustible de la aeronave.

Las doce personas afectadas (7 ocupantes de la aeronave y 5 externas) fueron llevados sin demora a centros médicos de atención más cercanos al aeropuerto.

La aeronave resultó con daños sustanciales.

La Dirección Técnica de Investigación de Accidentes (DIACC) fue notificada del evento a las 11:29 HL, el mismo día de ocurrencia; se dispuso entonces el envío del Investigador a Cargo, quien arribó al sitio del accidente esa misma noche del 16 de octubre.

En atención a las disposiciones contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, especialmente de conformidad con el Numeral 114.300 del RAC 114, se efectuó la Notificación del evento a la National Transportation Safety Board (NTSB) de Estados Unidos, como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave, quien asignó un Representante Acreditado ante la investigación.

A su vez, las empresas Cirrus, fabricante del avión y Williams, fabricante del motor de la aeronave, designaron sendos especialistas técnicos para asesorar la investigación, quienes inspeccionaron la aeronave y la escena del accidente entre el 04 y 06 de noviembre, en compañía del Investigador a Cargo.



Fotografía No. 1 – Área general del sitio del accidente y atención por parte de los bomberos aeronáuticos.

Fecha: 10/07/2022



Fotografía No. 2 – Detalle del área del impacto.



Fotografía No.3 – Posición final de la aeronave HK5342G y puesto informal de ventas.



Diagrama No.1 – Detalle de la carrera de despegue y Abortaje del avión HK5342G.

7



Diagrama No.2 – Secuencia de salida de la pista de la aeronave HK5342G

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

En la inspección de campo, se determinó que la aeronave quedó ubicada aproximadamente a 93 metros en la prolongación del umbral de la pista 19 del Aeropuerto Simón Bolívar, en donde quedó detenida después de impactar contra un árbol, en las coordenadas N 011°07'41" - W 074°13'50", con rumbo 349°, y a una elevación de 22 pies, ASL.

El sitio del accidente estaba aledaño al malecón (área adoquinada) de la playa sobre el mar Caribe. Cerca cruza la vía que une al aeródromo con la ciudad de Santa Marta, que tiene un tráfico relativamente alto de vehículos y de personas. Adicionalmente a la aeronave se encontraron en el sitio daños a la instalación vial (avisos, bolardos), y daños a un puesto informal de ventas. Así, mismo, la aeronave causó daños y la pérdida de aproximadamente 20 metros de la malla perimetral del aeródromo,

No se encontraron rastros de fuego ni partes quemadas.

La aeronave terminó con daños y deformaciones de la estructura en la sección de nariz, abolladuras en el borde de ataque de ambos planos y la fractura del tren de nariz. Así mismo se produjeron fracturas en la raíz del plano izquierdo, en las cubiertas del alojamiento de computadoras de aviónica y baterías, y en la parte inferior delantera; aparentemente, el motor no recibió daños, favorecido por su posición alta y trasera.

El habitáculo en donde se encontraba el CAPS (Cirrus Airframe Parachute System - o paracaídas balístico) se encontró deformado, pero sin activación del sistema pirotécnico de apertura; siguiendo instrucciones remotas del fabricante, los técnicos del operador y el equipo SEI efectuaron la desconexión segura de este componente para prevenir su activación que podría causar lesiones graves.

2.1 Registradores de vuelo

La aeronave estaba equipada con un Módulo Recuperable de Datos, RDM, y un Control Digital del Motor de Plena Autoridad, FADEC, que fueron puestos bajo custodia de la Autoridad de Investigación. Sus datos fueron debidamente descargados y hacen parte de la documentación que analiza el Investigador a Cargo.

INFORMACIÓN DE TRIPULACIÓN Y AERONAVE 3.

La tripulación estaba compuesta por un Piloto y un Copiloto. El Piloto era poseedor de licencias PPA1 - IVA2. Contaba con chequeo vigente en el equipo SF50 Cirrus Jet. Su certificado médico se encontró vigente.

El Copiloto era poseedor de una licencia PPA y contaba con chequeo vigente en el equipo SF50 Cirrus Jet. Su certificado médico se encontró vigente.

2 IVA Licencia Piloto Instructor Avión

Dirección Técnica de Investigación de Accidentes – DIACC MAUT-8.0-12-031 Versión: 1 Fecha: 10/07/2022

¹ PPA - Licencia Piloto Privado Avión

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

4. TAREAS PENDIENTES DE INVESTIGACION

Dentro de los aspectos generales relevantes de la investigativo están los siguientes:

- Determinación del motivo del Abortaje del despegue.
- Estudio de los procedimientos operacionales, especialmente del despegue.
- Análisis de procedimientos de entrenamiento y de vuelo
- Análisis de información técnica y operativa de la aeronave.
- Inspección de la planta motriz y de sistemas del avión.
- Gestión de riesgos de la operación.
- Factores de planeamiento del vuelo.
- Análisis del Peso y balance de la aeronave, rendimiento y cálculo de datos del despegue.
- Análisis del registro fílmico recuperado del aeropuerto
- Recreación del evento y simulación de posibilidades.
- Análisis de plan de emergencia del aeropuerto y de respuesta de servicios de los servicios de emergencia.
- Verificación del proceso de evacuación y atención de las víctimas.

Información actualizada el 11 de noviembre de 2022

Fecha: 10/07/2022



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

