

MAUT-8.0-12-031



INFORME PRELIMINAR

ACCIDENTE

COL-23- 01-DIACC

Aterrizaje de emergencia en campo por falla de control de vuelo
SCF-NP

Cessna 206T

Matrícula HK-2659

01 de enero de 2023

La Primavera - Vichada, Colombia

Vereda Llano Alto, Finca Merey



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

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:	Cessna TU-206G- HK2659
Fecha y hora del Accidente:	01 de enero de 2023 11:30 HL
Lugar del Accidente:	9.9 MN al ENE de La Primavera, Vichada. Vereda Llano Alto, Finca Merey.
Coordenadas:	N 05° 29'34.5" W 070°15'26.3"
Número de ocupantes:	3 ocupantes, (01 Piloto, dos pasajeros).
Tipo de Operación:	Ambulancia.
Taxonomía OACI:	SCF-NP

1. RESEÑA DEL VUELO

El 01 de enero de 2023, la aeronave matrícula HK2659 fue programada por la Empresa de Ambulancias Aérea para realizar un vuelo entre el Aeródromo de La Primavera Vichada (SKIM) y el Aeródromo Germán Olano (SKPC).

A bordo de la aeronave viajaban tres ocupantes (un Piloto, un médico y un enfermero); la misión en Puerto Carreño era recoger un paciente para trasladarlo a Villavicencio.

Este trayecto era el segundo vuelo del día; anteriormente, la aeronave había realizado, sin novedad, la ruta Benito Salas (SKNV) La Primavera (SKIM).

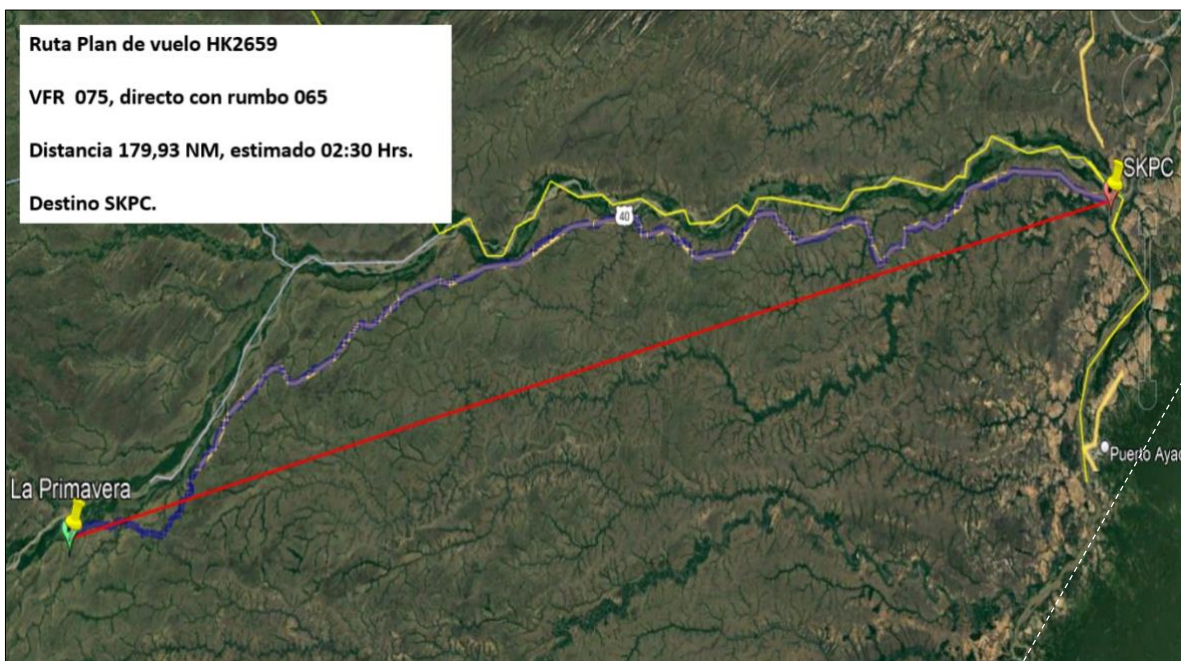


Imagen No. 1 - Ruta proyectada del vuelo SKIM-SKPC

El avión despegó de La Primavera – Vichada a las 16:20 UTC, en condiciones visuales y bajo reglas de vuelo visual; aproximadamente 5 minutos después del despegue, el Piloto sintió fuertes y rápidos movimientos (hacia adelante y hacia atrás) del timón de mando de la aeronave, con tendencia de la aeronave a bajar la nariz; el Piloto interrumpió su ascenso aproximadamente a través de 2.500 pies.

Simultáneamente, el Piloto fue alertado por los ocupantes de un fuerte movimiento en la cola de la aeronave, acompañado de un ruido muy fuerte, sonido que se asemejaba a golpe de metal contra metal, específicamente en el lado derecho del timón de profundidad; el Piloto decidió buscar un campo adecuado y realizar un aterrizaje de emergencia ya que los movimientos del timón de mando hacían difícilmente controlable el avión.

Una vez ubicado el campo, el Piloto hizo un viraje por su derecha y en final corta bajó un punto de flaps; esta acción lo cual permitió un mejor control del avión en el tramo final y también disminuyó el fuerte movimiento del timón de mando.

La aeronave fue aterrizada de manera controlada. El lugar en donde hizo contacto era un terreno plano; sin embargo, existía un gran número de montículos de tierra, o alojamiento de termitas (termiteros).



Imagen No. 2 - Maniobra de descenso y sitio de ubicación final de la aeronave.

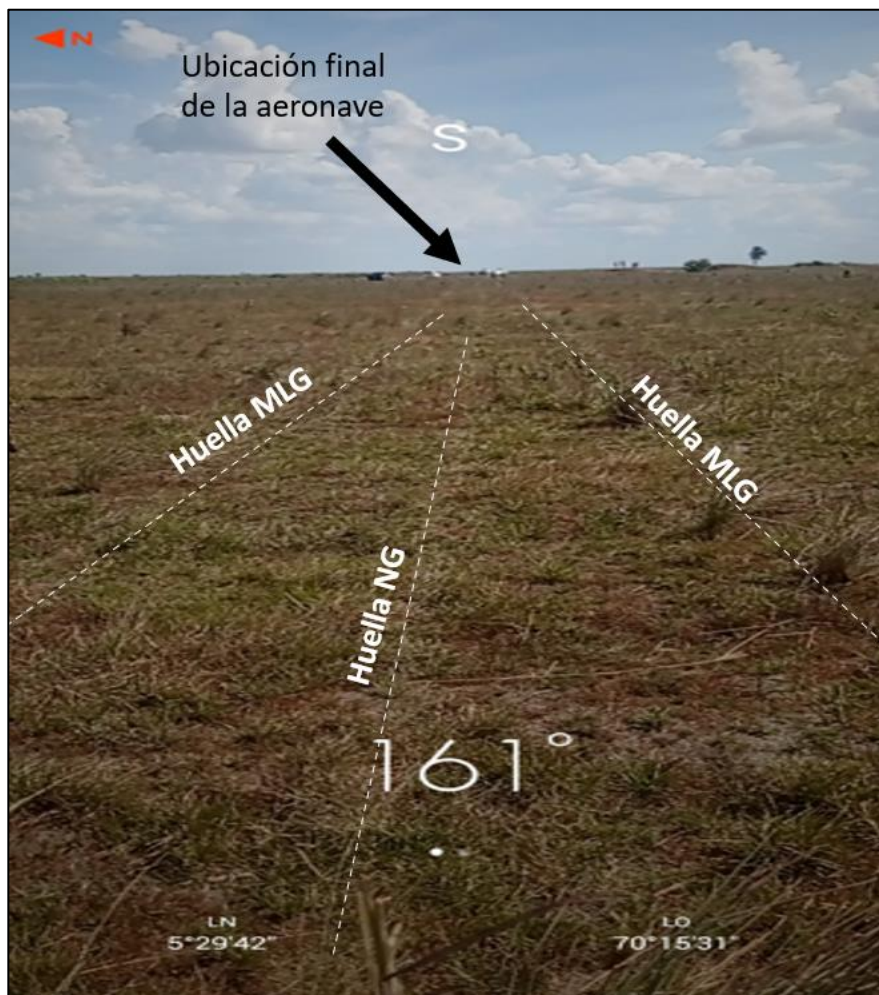


Imagen No. 3 - Huella en tierra dejada por la aeronave



Imagen No. 4 - Ubicación final de la aeronave.

Desde el primer contacto con el terreno, la aeronave recorrió 11.96 m y salió a vuelo nuevamente recorriendo 26 m; se posó de nuevo en tierra y recorrió 224.60 m.

En la parte final del recorrido el tren principal izquierdo de la aeronave golpeó con un termitero, lo que hizo que la aeronave cambiara el sentido de su recorrido, por efecto pivote, girando bruscamente hacia la izquierda; esto evitó que el avión impactara de frente contra un jarillón de tierra de dos metros de alto, y que probablemente se precipitara a un bebedero de semovientes de aproximadamente tres metros de profundidad.

Al producirse el fuerte giro en tierra, por golpe en el tren principal izquierdo, el avión sufrió el desprendimiento del tren de nariz, y con la inercia giró 180 grados; el motor se desprendió desde su bancada, y, finalmente, el avión giró 180° sobre su eje transversal (capoteo), y se detuvo.



Imagen No. 5 - Ubicación final de la aeronave.

Una vez que el avión se detuvo, el Piloto y sus dos ocupantes abandonaron la aeronave por sus propios medios; el Piloto sufrió heridas menores en el rostro y parte intercostal derecha; los dos ocupantes (médico y enfermero) tuvieron contusiones menores en tejidos blandos.

La aeronave quedó ubicada en el punto de coordenadas N 05°29'34.5" W 070° 15'26.3", con un rumbo de 004°.

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

2.1 Inspección de campo

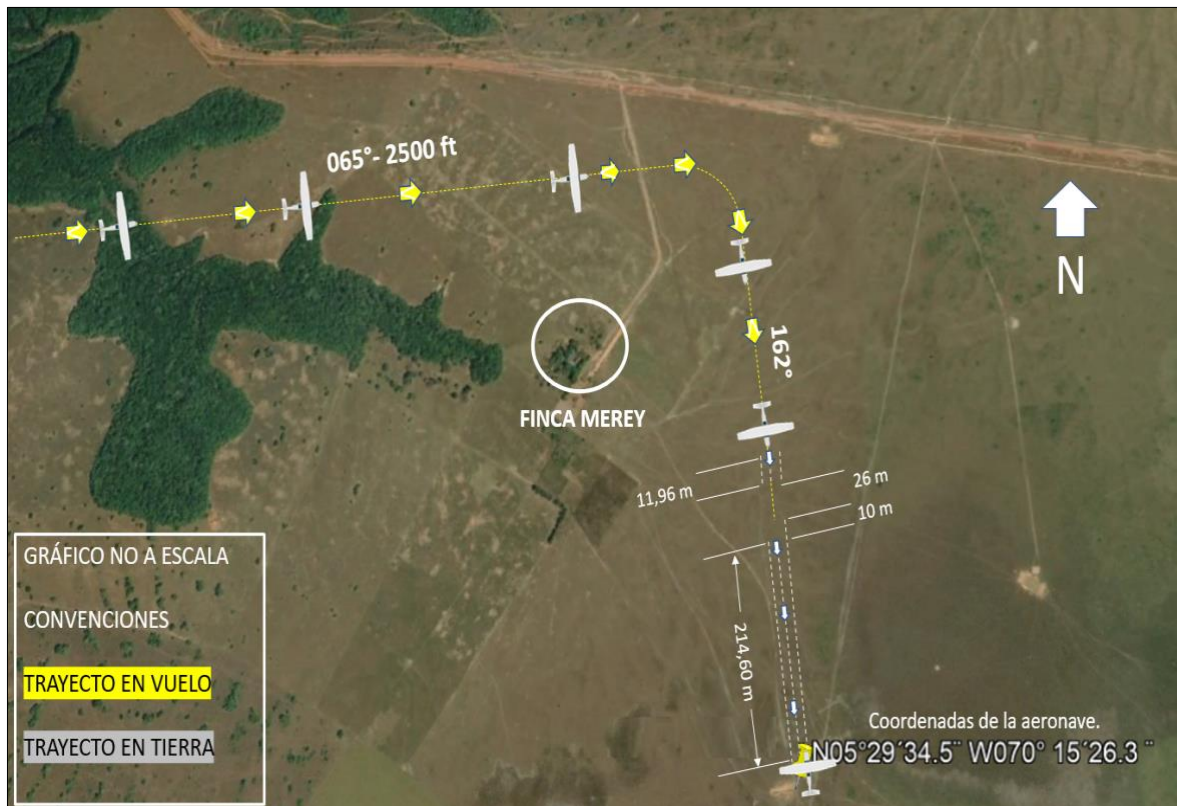


Imagen No. 6 - Croquis del accidente.

En la investigación de campo, se evidenció la huella dejada por el tren principal de la aeronave y los impactos en tierra, tanto del tren principal como el tren de nariz.

En el primer contacto con el terreno, la aeronave recorrió 11.96 m y salió a vuelo nuevamente recorriendo 26 m; se posó de nuevo en tierra y recorrió 224.60 m.

El recorrido total en tierra 262.56 m.

Posteriormente al volcamiento y el giro por efecto del pivote sobre su tren principal izquierdo, la aeronave terminó con rumbo 004° y a una elevación de 459 pies ASL.

La aeronave sufrió los siguientes daños sustanciales:

- Desprendimiento del motor de la bancada
- Daño en el plano izquierdo
- Desprendimiento del tren de nariz.



Fotografía No. 1 – Ubicación y posición final de la aeronave.

2.2 Daños sufridos por la aeronave



Fotografía No. 2 - Desprendimiento del motor desde la bancada.



Fotografía No. 3 - Daños en el plano izquierdo.



Fotografía No. 4 - Desprendimiento del tren de nariz.

2.3 Otros daños

No se presentaron daños en infraestructura, propiedad privada o medio ambiente.

2.4 Otros hallazgos

- La aeronave se encontró con combustible en los planos; no se evidenciaron fugas de aceite, ni de combustible.
- Se encontró que la aleta compensadora ubicada en el timón de profundidad derecho tenía libre movimiento; y que el conjunto de soporte del timón estaba fracturado.



Fotografía No. 5 - Conjunto de soporte aleta compensadora.

3. TAREAS PENDIENTES DE LA INVESTIGACIÓN

- Inspección de la aleta compensadora y su conjunto de soporte, en taller especializado, donde se realizará el análisis de la falla.
- Análisis de los procesos de mantenimiento del operador.

Información actualizada el 16 de enero de 2023.



DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5º.

investigacion.accide@aerocivil.gov.co

Tel. +(57) 601 2963186

Bogotá D.C. – Colombia