

Grupo de Investigación de Accidentes

**GRIAA**

GSAN-4.5-12-035



# INFORME PRELIMINAR

## INCIDENTE GRAVE

**COL-19-45-GIA**

**Falla y fuego en motor,  
aterrizaje con un motor  
inoperativo**

**ATR 42 500, Matrícula HK5199**

**29 de agosto de 2019**

**Medellín, Antioquia – 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

<b>Aeronave:</b>	ATR 42-500 HK-5199
<b>Fecha y hora del Accidente:</b>	29 de agosto 2019 (06:15HL)
<b>Lugar del Accidente:</b>	Medellín SKMD (Ascenso inicial)
<b>Tipo de Operación:</b>	Transporte Aéreo Comercial
<b>Propietario:</b>	Easyfly S.A.
<b>Explotador:</b>	Easyfly S.A.
<b>Personas a bordo:</b>	Total 43; 3 tripulantes y 40 pasajeros.

### 1. INFORMACIÓN FACTUAL

El 29 de agosto de 2019, se programó el vuelo número 8980, en la ruta EOH - MTR, en una aeronave ATR 42-500; la tripulación se presentó a las 05.00 am de acuerdo con lo establecido en los procedimientos de la compañía; abordaron 3 tripulantes y 40 pasajeros.

El Comandante indagó al personal técnico sobre el estado de la aeronave; se le informó que se encontraba sin novedades de aeronavegabilidad y que a la aeronave se le estaba efectuando seguimiento por una indicación de "LOW OIL PRESS", que se había presentado el día anterior, en el momento en que se posicionó la CONDITION LEVER de la posición FEATHER a AUTO, y, que al parecer, se trataba de una condición de los sensores que podrían estar enviando una señal errónea a los indicadores en cabina.

La documentación de la aeronave se encontraba en regla, sin anotaciones y sin discrepancias pendientes (CARRY OVER).

En el momento de iniciar el motor número 1, cuando por procedimiento se mueve la palanca CONDITION LEVER de FEATHER a AUTO, se presentó un aumento súbito de presión de aceite, que se relacionó con la anotación sobre la cual Mantenimiento estaba haciendo seguimiento; no obstante, inmediatamente, la indicación se estabilizó en parámetros normales.

El rodaje y el despegue se efectuaron sin novedad, y con indicaciones normales de todos los parámetros de los motores.

El avión se encontraba en ascenso, había sobrevolado la población de BELLO, con una altitud aproximada de 8400 ft ; se había efectuado el CLIMB PROCEDURE, con FLAPS 0, piloto automático acoplado, el modo automático de navegación enganchado LNAV GREEN y una velocidad de ascenso de 145 KTS. Entonces el Comandante percibió un olor a humo seguido inmediatamente de un fuerte ruido en cabina, y de una guiñada de la aeronave hacia el lado izquierdo.

El Comandante verificó la condición de cabina e identificó el INFLIGHT FLAMEOUT del motor número 1, con indicación de fuego en la FIRE T HANDLE 1, situación que fue corroborada por la información de una de las tripulantes de cabina, quien además anunció la evidencia de humo momentáneo en la cabina de pasajeros.

De acuerdo con lo establecido para esta situación, el Comandante ordenó la ejecución de los MEMORY ITEMS; fue necesario la activación del extinguidor número 1.

La tripulación efectuó la EMERGENCY CHECKLIST requerida, declaró la emergencia a la Torre de Control del Aeródromo OLAYA HERRERA y se comunicó con el Centro de Operaciones de Vuelo, COV de la aerolínea, solicitando la activación del PAE.

El Comandante, inició el viraje por la izquierda, para acercarse al aeródromo, ordenó la SINGLE ENGINE OPERATIONS CHECKLIST, y se comunicó con la tripulante de cabina, a quien le indicó que tendría un tiempo de 5 minutos para alistar la cabina para el aterrizaje, en condición de emergencia; ordenó la lista de chequeo para DESCENT y para APPROACH.

El Comandante se comunicó con los pasajeros vía PA, y les informó sobre la situación de emergencia, controlada. La tripulación continuó con la ejecución de los procedimientos de vuelo y dirigió la aeronave al ECO de la pista, para efectuar el básico izquierdo a la cabecera 20; configuró la aeronave para el aterrizaje, dio el anuncio del caso y ejecutó BEFORE LANDING CHECKLIST.

La aeronave aterrizó de manera controlada; la tripulación solicitó la supervisión de bomberos para la verificación del motor número 1, por la condición de fuego, y posteriormente continuó el rodaje a plataforma.

Finalmente, establecido en el punto de parqueo, el Comandante dispuso el desabordaje de pasajeros, quienes lo hicieron de manera normal, ilesos y por sus propios medios, con disponibilidad de asistencia médica y de otros servicios del aeropuerto.

En atención a las disposiciones contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, especialmente en el Numeral 114.300 del RAC 114, se efectuó la Notificación del evento a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a la Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA) de Francia como estado del diseñador y del fabricante de la aeronave, quien asignó un Representante Acreditado, a la Transportation Safety Board (TSB) de Canadá, como Estado del fabricante de las plantas motrices, y al Mecanismo de Cooperación Regional AIG de Suramérica (ARCM).

Al momento de la emisión de este Informe Preliminar se espera el resultado de las evaluaciones detalladas sobre la condición del motor por el fabricante Pratt & Whitney Canadá (P&WC) y el análisis del CVR y del FDR.

## 2. INSPECCIÓN DE CAMPO

Las acciones iniciales ejecutadas por el Grupo de Investigación de Accidentes incluyeron la obtención de la información documental a bordo, toma de declaraciones iniciales de la tripulación y registro de fotografías y videos de la inspección preliminar del motor. Se

autorizó la remoción y el traslado de la aeronave a un sitio seguro para continuar el proceso investigativo.

### 3. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

La investigación actualmente se encuentra adelantando el análisis de la información técnica, operativa y documental, entre otra:

- Inspección daños del motor Pratt & Whitney Canadá (P&WC)
- Evaluación de daños por parte del fabricante del motor.
- Análisis de la declaración del Piloto, Copiloto y Controladores Aéreos.
- Análisis de procedimientos operacionales llevados a cabo por la tripulación.
- Análisis de los estándares y aspectos organizacionales del explotador.
- Resultados de los análisis del grupo de trabajo enviado por el área de mantenimiento.
- Descarga y análisis de la información del Registrador de Datos de Vuelo y del Registrador de Voces de Cabina.

-----

**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