

Grupo de Investigación de Accidentes

GRIAA

GSAN-4.5-12-035



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE

COL-22-07-GIA

**Colapso tren izquierdo
durante aterrizaje por golpe
con animal**

Piper PA 28-140

Matrícula HK5234

10 febrero 2022

Villavicencio - Meta, Colombia



ADVERTENCIA

La información aquí presentada por la Autoridad de AIG de Colombia, Dirección Técnica de Investigación Accidentes – DIACC se emite de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional y la reglamentación nacional del Reglamento Aeronáutico de Colombia, RAC 114.

Todas las investigaciones que se realizan tienen como único objetivo la mejora de la seguridad aérea y no tienen la intención de establecer culpa o responsabilidad. Las investigaciones realizadas son independientes, y llevadas a cabo sin perjuicio de cualquier acción judicial o administrativa que se pueda tomar para determinar la culpa o la responsabilidad.

Este documento es un Informe Preliminar y ha sido preparado con base en la información inicial recolectada durante el curso de la investigación, sin ningún tipo de análisis. Nada en la presentación de este documento, o en ninguno de los puntos planteados en él, debe interpretarse como una indicación de las conclusiones de la investigación.

SINOPSIS

Aeronave:	Piper PA 28-140 HK5234
Fecha y hora del Incidente Grave:	10 de febrero de 2021 – 8:00 HL
Lugar del Incidente Grave:	Villavicencio – Meta
Coordenadas:	N 4°10'9.61" – W 73°36'45.27"
Tipo de Operación:	Instrucción
Personas a bordo:	01 Piloto Instructor - 01 Piloto Alumno

1. INFORMACIÓN FACTUAL

El 10 de febrero la aeronave PA 28 140 de matrícula HK5234 fue programada para efectuar un vuelo de entrenamiento, vuelo de crucero, entre Villavicencio - Villanueva (Casanare) – Villavicencio.

La tripulación completó su despacho, inspección prevuelo y despegó normalmente por la pista 05 del aeropuerto de Vanguardia de Villavicencio.

El vuelo en ruta se efectuó de acuerdo con el plan de vuelo presentado.

En la pista de Villanueva el avión efectuó un toque y despegue; durante esta maniobra el Alumno le manifestó al Instructor que al parecer un animal había golpeado la aeronave por el lado izquierdo.

El Instructor tomó el mando de la aeronave y realizó un viraje “90-270”, para hacer un sobrepaso sobre la pista. La tripulación efectuó una inspección visual y observó un canino en la pista; a continuación procedieron al aeropuerto de Villavicencio.

Durante el vuelo de regreso, en el briefing para aterrizar, el Instructor instruyó al Alumno para hacer un aterrizaje con menor velocidad, previendo algún tipo de falla.

El aterrizaje se realizó dentro de parámetros normales; sobre la pista y una vez la aeronave cruzó lateral la calle de rodaje Charlie, la tripulación percibió que el avión se desplazaba a la izquierda, desviación que no fue posible corregir con el pedal derecho para mantener el centro de la pista; segundos después se sintió el colapso del tren principal izquierdo; el avión quedó detenido antes de la calle de rodaje Delta.

El Piloto Instructor realizó los procedimientos de apagado de emergencia; los dos tripulantes abandonaron la aeronave, ilesos. Los Servicios de Extinción de Incendios (SEI) reaccionaron oportunamente, alertados por los Servicios de Tránsito Aéreo del aeropuerto.

La aeronave sufrió daños importantes, sobre todo en el tren de aterrizaje.

La Dirección Técnica de Investigación de Accidentes (DIACC) fue notificada a las 08:35 HL, el mismo día de ocurrencia del evento; por lo cual se procedió a realizar las coordinaciones necesarias con el Departamento de SMS de la empresa.

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.

2. Información de la inspección de campo

Según el informe de los dos tripulantes, durante el procedimiento de toque y despegue en Villanueva, Casanare, un canino de tamaño mediano que había invadido la pista, golpeó el lado izquierdo de la aeronave (tren principal izquierdo); la tripulación terminó la maniobra y se dirigió al aeropuerto de Vanguardia, previendo que el tren de aterrizaje podría estar afectado.

La aeronave aterrizó por la pista 05 de Villavicencio, normalmente. Al desacelerar, súbitamente la aeronave empezó a inclinarse hacia la izquierda hasta que el tren de aterrizaje colapsó, quedando la aeronave en la mitad de la pista en las coordenadas N 04°10'9.61" – W 073°36'45.27", con un rumbo final de 029°, a una elevación de 413 metros a nivel del mar en un sitio de fácil acceso.

Se evidenciaron daños en la totalidad del tren izquierdo por desprendimiento, así como en el flap del plano izquierdo.



Fotografía No. 1 - Condición final de la aeronave HK5234

3. TAREAS PENDIENTES A LA INVESTIGACION

Dentro de los aspectos más importantes que se encuentran pendientes en el proceso investigativo están las siguientes actividades:

- Análisis de los daños sufridos por la aeronave
- Análisis de Reglamentación Aeronáutica sobre operación de aeronaves instrucción.
- Análisis y reglamentación de operación en pistas no controladas.
- Análisis del SMS y gestión de riesgos del Centro de Instrucción.
- Comparación y evaluación de eventos similares ocurridos con fauna.
- Las demás tareas concernientes que se deriven de la investigación.

4. RECOMENDACIONES INMEDIATAS

A la Secretaría de Autoridad Aeronáutica

REC. IMD. 01-202207-02

Realizar una inspección inmediata a la pista Villanueva, Casanare, con el fin de verificar el cumplimiento de los requisitos técnicos exigidos en el RAC 14, especialmente en lo relacionado con el cerramiento perimetral, para prevenir el ingreso de vehículos, personas y fauna.

Al Centro de Instrucción Aeronáutica

REC. IMD. 02-202207-02

Efectuar el análisis de aeródromo / pistas, para cada uno de los aeródromos en donde opera, con su respectiva gestión de riesgos con el fin que las tripulaciones estén conscientes de los peligros y riesgos específicos, y eleven así su alerta situacional.

REC. IMD. 03-202207-02

Revisar y mejorar los procedimientos para operar en aeródromos no controlados, con acciones tales como coordinación con personal en tierra, sobrepasos de reconocimiento u otras medidas que minimicen los riesgos derivados de la falta de control y administración in situ.

REC. IMD. 04-202207-02

Implementar un formato de seguimiento al vuelo donde se consignará las observaciones de los vuelos de los estudiantes y los Instructores.

REC. IMD. 05-202207-02

Hacer conocer este evento de los instructores y del Centro de Instrucción, para fortalecer la seguridad operación en general.

REC. IMD. 06-202207-02

Establecer a través del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional un proceso claro y práctico de gestión de riesgos de Seguridad Operacional, que debe ser aplicado tanto por la escuela (Operaciones) como por las tripulaciones para cada operación, determinando índices de tolerabilidad y las medidas de mitigación requeridas.

INFORMACIÓN ACTUALIZADA AL 14 DE FEBRERO DE 2022

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

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



Grupo de Investigación de Accidentes

GRIAA
GSAN-4.5-12-035

 **AERONÁUTICA CIVIL**
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL