

Grupo de Investigación de Accidentes

GRIAA

GSAN-4.5-12-035



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

INFORME PRELIMINAR INCIDENTE GRAVE

COL-20-20-GIA

Excursión de Pista

Cessna 414

Matrícula HK4839

03 de julio de 2020

Aeródromo Simón Bolívar
Santa Martha - 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

Aeronave:	Cessna 414, HK
Fecha y hora del Accidente:	03 julio de 2020, 11:15 HL.
Lugar del Accidente:	Aeropuerto Internacional Simón Bolívar, Santa Marta, Colombia.
Tipo de Operación:	Trabajos Aéreos Especiales Ambulancia.
Propietario:	Sky Ambulance S.A.S.
Explotador:	Sky Ambulance S.A.S.
Personas a bordo:	Seis (6): 2 pilotos, 1 Médico, 1 Paramédico, 1 paciente, 1 acompañante.

1. INFORMACIÓN FACTUAL

El 03 de julio de 2020 la aeronave HK-4839 se programó para realizar un vuelo de Trabajos Aéreos Especiales, Ambulancia, en la ruta Guaymaral – Bucaramanga – Santa Martha. Inició la operación en Guyamaral, aeródromo Flaminio Suarez Camacho (OACI: SKGY) y aterrizó en el aeropuerto Internacional de Palonegro (OACI: SKBG) que sirve a la ciudad de Bucaramanga a las 07:40 HL, en donde recogió a un paciente, menor de edad y a su acompañante, para trasladarlos hacia el aeródromo Simón Bolívar (OACI: SKSM) que sirve a la ciudad de Santa Martha.

La aeronave despegó de Bucaramanga a las 9:50 HL, y cumplió el vuelo en condiciones visuales, de manera normal.

Al aproximarse a Santa Martha, la aeronave fue autorizada a volar directamente al tramo final de la pista 01 del aeropuerto y a descender a la altura de tránsito.

A 10 millas del aeropuerto la tripulación inició la configuración de la aeronave para el aterrizaje. Cumpliendo con las listas de chequeo, a 7 millas del aeródromo, la tripulación bajó los flaps a 10 grados, y faltando 5 millas para llegar a el aeródromo la tripulación bajó el tren de aterrizaje; entonces, la luz verde que debía indicar seguridad del tren izquierdo, no se iluminó.

La tripulación se percató de la indicación anormal, y el Piloto, siguiendo el procedimiento establecido por el POH (Pilots Operating Handbook) de la aeronave, procedió a resetear la luz de verificación del tren, acción que resultó en la iluminación de la luz; las 3 luces verdes indicadoras, encendidas, señalaban a la tripulación que los tres trenes estaban extendidos y asegurados.

Sin embargo, la tripulación solicitó a la Torre de Control, efectuar un sobrepaso a baja altura, para que se le confirmara la extensión de los trenes de aterrizaje. El Controlador autorizó el sobrepaso e informó a la tripulación que el tren de aterrizaje, aparentemente, se notaba abajo y asegurado. trenes de aterrizaje.

Adicionalmente el Piloto ejecutó un viraje escarpado, para asegurarse de la posición del tren, extendieron "flaps full" terminaron la lista de chequeo para aterrizar, y procedieron a aterrizar por la pista 19.

La tripulación no tuvo en esta fase alarma "steady horn", que indicaría que el tren de aterrizaje no estaría asegurado.

La aeronave hizo contacto con la pista en el TDZ, con una velocidad aproximada de 90 nudos. Luego de recorrer aproximadamente 170 metros, y con una velocidad aproximada de 60 nudos, la tripulación sintió un ruido anormal y simultáneamente el avión se desplazó hacia el lado izquierdo del eje central de la pista.

La tripulación identificó un problema con el tren de aterrizaje izquierdo. El Piloto al Mando ordenó al Primer Oficial ejecutar el procedimiento de apagado y embanderado de los motores.

Luego de haber recorrido en total, aproximadamente 562 metros sobre la pista, siendo la aeronave controlada por la tripulación y con una velocidad de aproximadamente 20 nudos, el plano izquierdo junto y la hélice del motor izquierdo hicieron contacto con la superficie asfáltica de la pista, cambiando sustancialmente la trayectoria del avión hacia el costado izquierdo de la misma.



Fotografía No. 1 - Marcas en la pista dejadas por la hélice.

La aeronave se detuvo totalmente entre la pista y la zona de seguridad del lado izquierdo (Eco del aeródromo), en las coordenadas N 11° 7' 5", W 74° 13' 49".



Fotografía No. 2 - Posición final de la aeronave.

La tripulación ejecutó las listas de chequeo, aseguró la aeronave y procedió a orientar la evacuación de. Para ese momento los Bomberos del aeropuerto ya se encontraban alrededor de la aeronave descartando posibles fugas de combustible ayudaron a salir a los ocupantes, quienes abandonaron la aeronave por sus propios medios sin lesiones. Al paciente se le aplicó un manejo especial y cuidados teniendo en cuenta que dependía de equipos especiales para su supervivencia.

La Ambulancia del aeropuerto se demoró en atender la emergencia, debido que para el momento en ocurrió el incidente grave, el vehículo y su conductor se encontraban en sitios diferentes, y el vehículo por fuera del lugar designado.

Y la ambulancia que había sido coordinada para transportar el paciente, tuvo demoras para su ingreso al aeródromo, al parecer por parte de los protocolos de seguridad.

El Grupo de Investigación de Accidentes fue informado del suceso el mismo día y, por la falta de transporte debido al COVID 19, solo al día siguiente fue posible su desplazamiento desde Bogotá hasta Santa Martha.

Durante la inspección de campo se confirmó que la tripulación contaba con las Licencias de vuelo en regla, los certificados médicos y los chequeos vigentes

La documentación de la aeronave estaba completa y vigente.

El libro de mantenimiento no contenía reportes de mal funcionamiento del tren de aterrizaje ni de sus subsistemas.

Se inspeccionó la pista teniendo en cuenta la información preliminar proporcionada por la tripulación. Durante la inspección y a 186 m de la cabecera, se encontró una parte metálica

con evidencia de fractura; se verificó que correspondía al “strut” del tren de aterrizaje, el cual permite el aseguramiento del tren en la posición abajo.

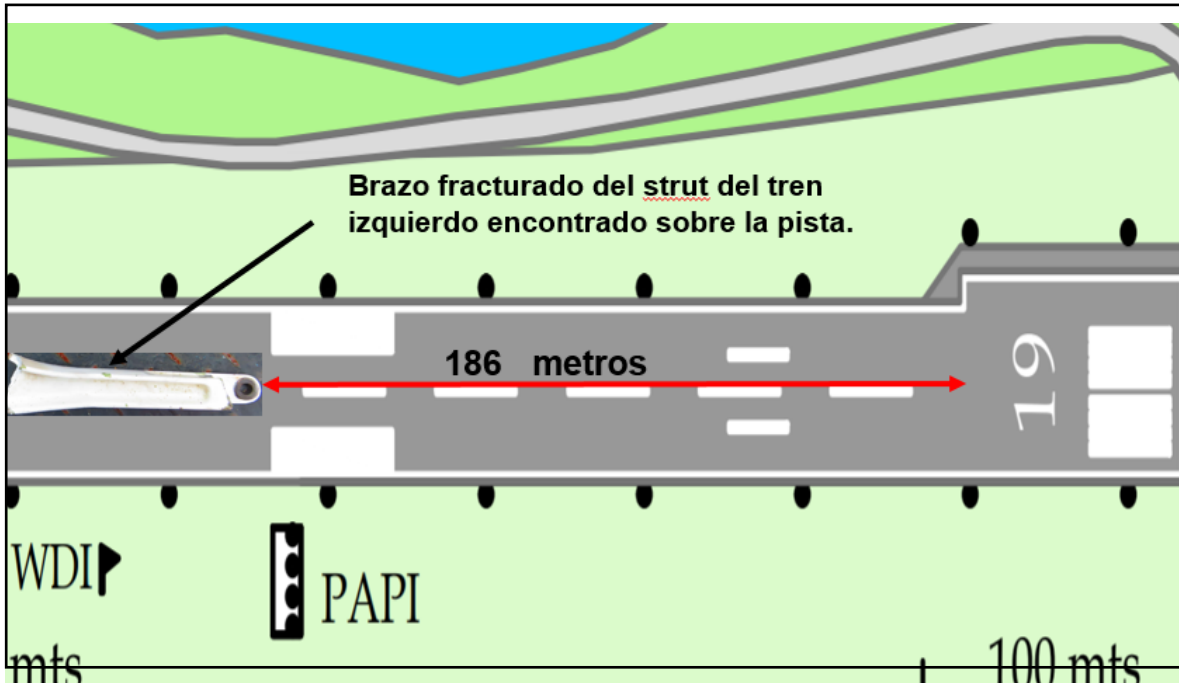


Figura No. 1 - Ubicación de la parte fracturada sobre la pista.

La aeronave sufrió daños en la zona izquierda del plano, con afectación en:

- Punta del plano izquierdo con evidencia de fricción con la superficie asfáltica de la pista generando pérdida de material metálico y la fractura de la lámpara de aterrizaje.
- Parada súbita de motor izquierdo, con deformación sobre las palas atrás, evidencia de bajas revoluciones al momento del golpe con la superficie.
- Daños importantes en el flap izquierdo con evidencia de pérdida de material.

2. ACCIONES ADELANTADAS

En el trabajo de campo para la investigación, se efectuaron algunas pruebas operacionales y funcionales al sistema de tren de aterrizaje y sus subsistemas, a saber:

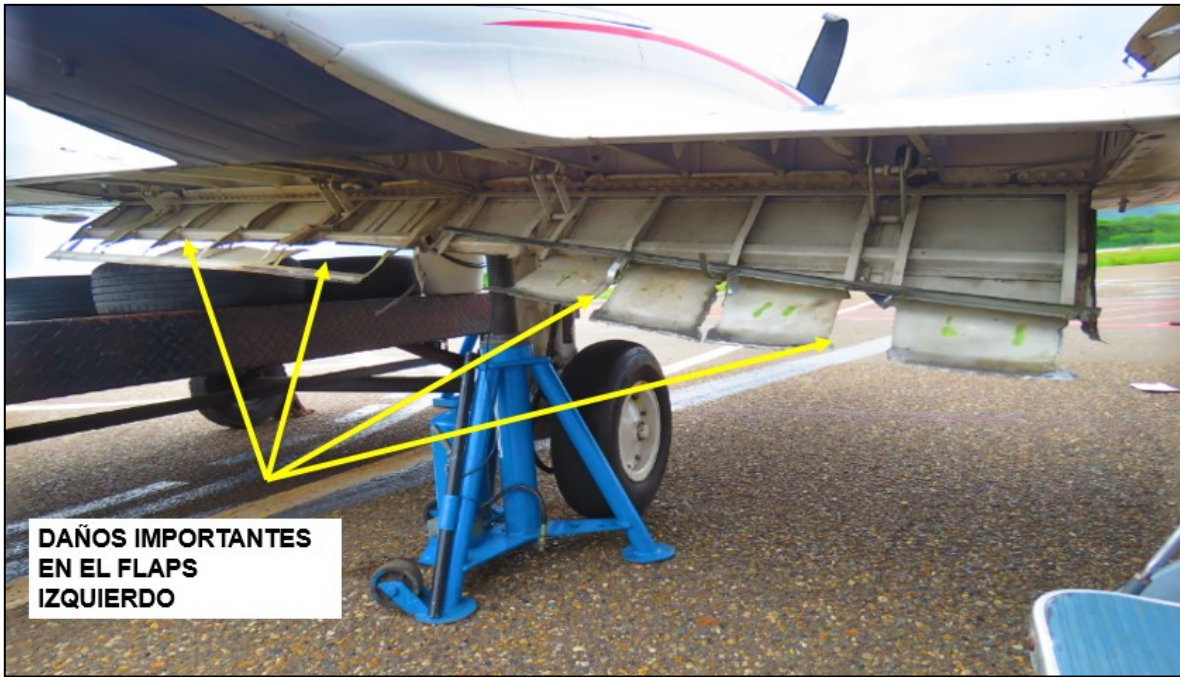
- Inspección al sistema eléctrico del sistema de trenes de aterrizaje, por conexiones, conectividad y correcta instalación; se encontraron algunos cables sueltos en el arnés eléctrico del interruptor que permite la indicación visual de posición de los trenes, en la cabina de mando.
- Inspección al sistema mecánico por correcta instalación, seguridad y libre movimiento; se encontró fractura en el brazo que asegura el tren en posición abajo.



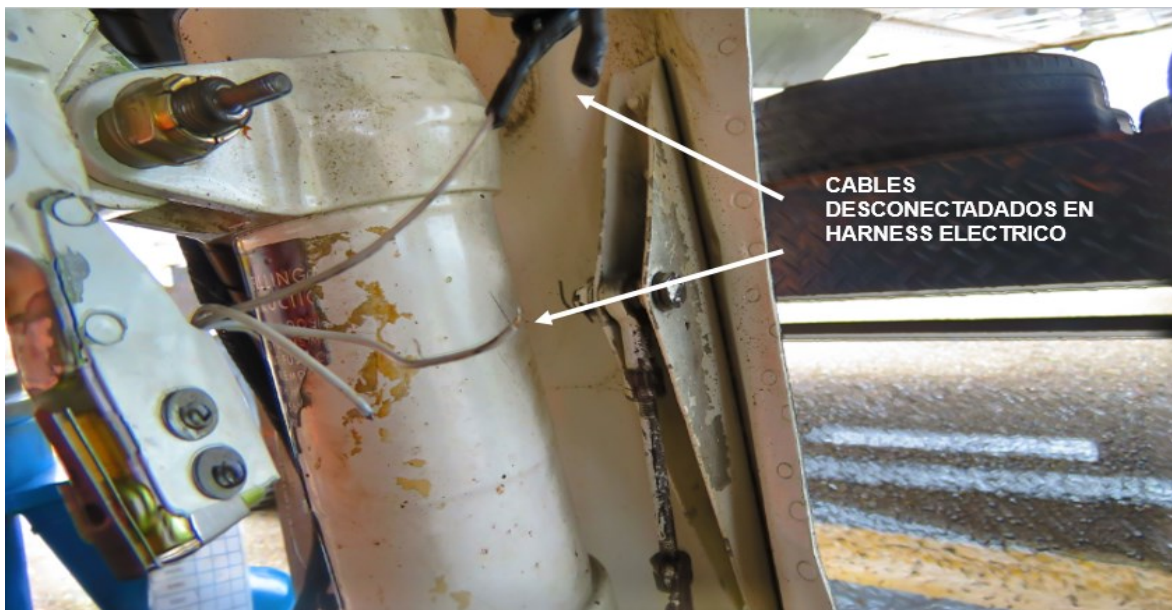
Fotografía No. 3 - Daños en la punta del plano izquierdo.



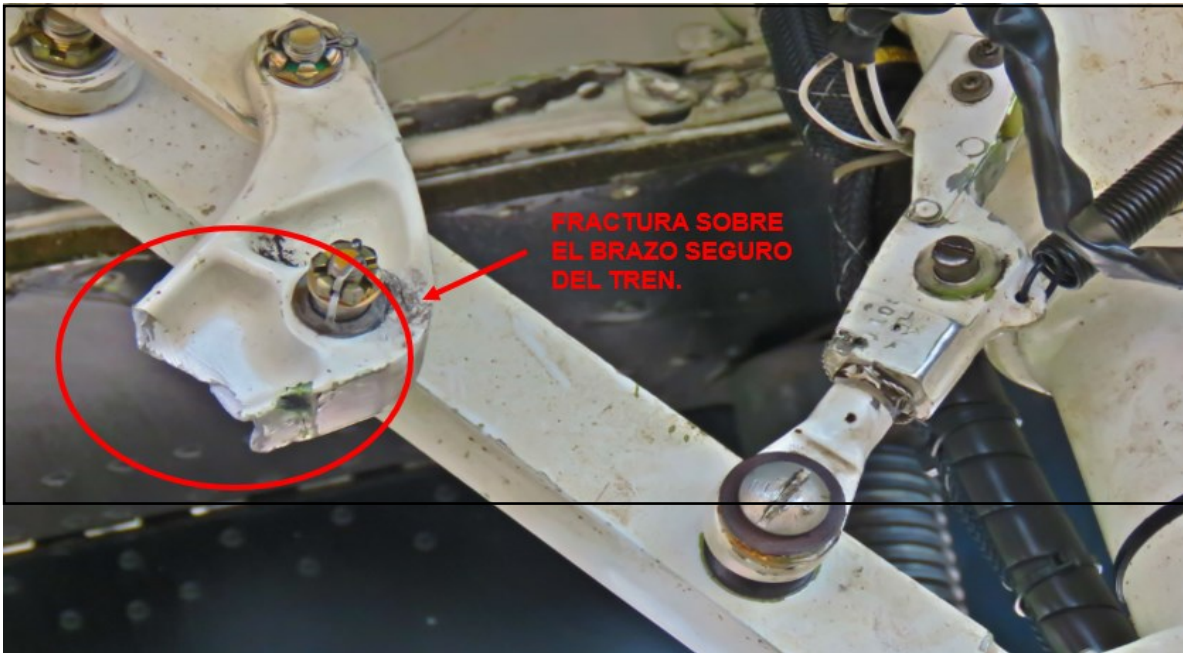
Fotografía No. 4 - Daños en las palas de la hélice motor izquierdo.



Fotografía No. 5 - Daños en el flap izquierdo.



Fotografía No. 6 - Daños en arnés eléctrico tren izquierdo.



Fotografía No. 7 - Fractura en el mecanismo del tren izquierdo.

3. ACCIONES PENDIENTES

- Análisis metalográficos de la parte fracturada.
- Inspección al taller aeronáutico documentos de mantenimiento y servicios cumplidos a la aeronave.

Información actualizada al día 28 de julio de 2020.

GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5°.

investigacion.accide@aerocivil.gov.co

Tel. +57 1 2963186

Bogotá D.C. - Colombia

