



INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE

COL-22-48-DIACC

Aterrizaje de emergencia por falla total del motor

SCF-PP

PIPER PA 28 161

Matrícula HK5382-G

Fecha 02 de agosto de 2022

Soledad – Atlántico - 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:	PA 28 161 HK 5382-G
Fecha y hora del Incidente Grave:	02 de agosto de 2022 8:41HL
Lugar del Incidente Grave:	Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz
Coordenadas:	N 10°53'22.55" – W 074°46'51.21"
Número de ocupantes:	01 Tripulante (Piloto alumno)
Tipo de Operación:	Instrucción

1. RESEÑA DEL VUELO

El 02 de agosto del 2022, la aeronave de entrenamiento tipo Piper PA-28-161, de matrícula HK 5382-G, fue programada para efectuar un vuelo de entrenamiento en la fase de Cruceros, (CSO) para un alumno solo (APA) como único tripulante a bordo.

El crucero cubriría la ruta Barranquilla - Corozal – Barranquilla, desde el aeródromo Ernesto Cortissoz (OACI: SKBQ) de Barranquilla, base principal del Centro de Instrucción, hasta el aeródromo Las Brujas OACI: SKCZ Corozal. El alumno puso en marcha del motor a las 7:45 HL, y, poco después despegó normalmente por la pista 05.

Cuando sobrevolaba cerca de la población de Quinta del Río, el Alumno informó al ATC que tenía inconvenientes con el motor, y solicitó regresar al Aeropuerto Ernesto Cortissoz.

A las 8:41 HL, cuando la aeronave se encontraba a 5 millas de Cortissoz, repentinamente se presentó una explosión y falla total del motor y acompañada de una fuga de aceite.

El Alumno declaró la emergencia y, como tenía suficiente altura, planeó la ejecución de una "llave alta" y una "llave baja" para aterrizar sin motor por la pista 05.

El Alumno efectuó el aterrizaje en forma controlada, detuvo la aeronave sobre la pista, y, una vez que la asegurara, la abandonó por sus propios medios, ileso. De inmediato fue atendido por los servicios de emergencia del aeródromo.

La aeronave no sufrió otros daños adicionales a los contenidos en el motor.

La Dirección Técnica de Investigación de Accidentes (DIACC) se enteró del evento a las 15:00HL, el mismo día, y se dispuso el traslado de un Investigador para adelantar las indagaciones iniciales de la investigación.

En atención a las disposiciones contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, especialmente en la sección 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. HALLAZGOS PRELIMINARES

El motor fue desinstalado de la aeronave, e inspeccionado por el explotador, sin la debida autorización de la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes. Posteriormente, a su llegada a Barranquilla, el Investigador a Cargo verificó el daño grave del motor, incluyendo

la rotura del cárter. Se dispuso la custodia del motor y de sus componentes para efectuar una inspección detallada.

Se encontró que el mismo Centro de Instrucción había experimentado una falla de motor con algunas características similares, en febrero de 2022, también con un alumno solo que había despegado en vuelo de crucero desde el aeropuerto Ernesto Cortissoz.

En esa primera oportunidad, las circunstancias no permitieron que el avión llegara a la pista y se causó un accidente con lesiones graves al alumno.

3. TAREAS PENDIENTES DE LA INVESTIGACIÓN

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

- Inspección detallada de la planta motriz.
- Análisis de los programas de mantenimiento del operador.
- Verificación de la trazabilidad de componentes instalados en las aeronaves.
- Efectividad del SMS en los procesos de mantenimiento.
- Análisis de los procedimientos ATS ante la emergencia.
- Análisis detallado de la ejecución exitosa de la emergencia.

4. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE APLICACIÓN INMEDIATA

AL CENTRO DE INSTRUCCIÓN AERONÁUTICA

REC. INM. 01- 202248- 2

Disponer lo necesario en su documentación, estándares, procedimientos y Plan de Acción de Emergencia, para que el Centro de Instrucción cumpla estrictamente con lo dispuesto en la Parte 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, a saber:

- Notificar a la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes todo accidente o incidente, inmediatamente o tan pronto como sea practicable (secciones 114.315 y 114.330).
- Suspender de forma inmediata de toda actividad de vuelo la aeronave comprometida en un accidente o incidente grave, sin necesidad de ningún otro procedimiento, y cumplir la prohibición de su uso, o de sus partes y de efectuar sobre la aeronave o sus partes, cualquier trabajo de mantenimiento, reparación o alteración (sección 114.500).

Si existiese duda por parte del Centro de Instrucción sobre la clasificación inicial del evento (por ejemplo cuando ocurran emergencias sin consecuencias), con mayor razón el operador debe dar cumplimiento a lo prescrito en el RAC, precisamente para facilitar dicha clasificación por parte de la Autoridad de Investigación.

A LA SECRETARÍA DE AUTORIDAD AERONÁUTICA

REC. INM. 02- 202248- 2

Efectuar una inspección general a la empresa Protécnica S.A.S., de conformidad a lo estipulado en el RAC 114, literal h, numeral 7, de la Sección 114.500, Actuaciones Post – Accidente / Incidente Grave e Incidente, teniendo en cuenta, además, la ocurrencia en las operaciones de la empresa, de dos fallas graves de motor, de características similares, en vuelos de alumnos solos y en un periodo corto, inferior a seis meses entre ellos.

A LA DIRECCION DE SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN AÉREA

REC. INM. 03- 202248- 2

Exigir al personal de Servicios de Tránsito Aéreo, el cumplimiento de lo estipulado en la Parte 114 de los RAC, sección 114.320, que determina la obligación que tienen estos servidores, de reportar de inmediato, de manera obligatoria, a la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes y a la Secretaría de Autoridad Aeronáutica, el conocimiento directo o indirecto, de la ocurrencia de un accidente, incidente grave o incidente ATS.

Si existiese duda por parte de los Servicios ATS sobre la clasificación inicial del evento (por ejemplo cuando ocurran emergencias sin consecuencias), con mayor razón deben dar cumplimiento a lo prescrito en el RAC, precisamente para facilitar dicha clasificación por parte de la Autoridad de Investigación.

Información actualizada el 29 de agosto de 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