

MAUT-8.0-12-027



INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE

COL-23-34-DIACC

Falla del tren principal izquierdo durante el aterrizaje

SCF-NP

Cessna 421

Matrícula HK4964G

22 de junio de 2023

Medellin, Antioquia – Colombia



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 C421
Fecha y hora del Incidente Grave:	22 de junio 2023, 10:25HL
Lugar del Incidente Grave:	Aeropuerto Olaya Herrera (SKMD) Medellín, Antioquia
Coordenadas:	N06°12'59.96" - W75°35'28.74"
Número de ocupantes:	04
Tipo de Operación:	Aviación General - Privada

1. RESEÑA DEL VUELO

El 21 de junio del 2023, víspera del Incidente Grave, el Piloto de la aeronave privada HK4964G, arribó a las instalaciones del aeropuerto Olaya Herrera con el fin de inspeccionar y verificar la aeronave que estaba siendo sometida a mantenimiento. Solicitó la documentación de la aeronave y que la aeronave fuera colocada en gatos para probar la extensión por emergencia del tren de aterrizaje, que resultaron satisfactorias.

Una vez completadas las pruebas y confirmando que el tren de aterrizaje operaba normalmente, se programó el vuelo de comprobación para el siguiente día.

El 22 de junio, alrededor de las 8:30 HL, el Piloto realizó una nueva inspección de la documentación y efectuó la inspección 360°, sin encontrar ninguna novedad.

A continuación, procedió al reabastecimiento de combustible, e inició el vuelo de comprobación junto con los técnicos del taller de mantenimiento que previamente habían realizado los trabajos en la aeronave.

El despegue desde la pista 02 del aeropuerto Olaya Herrera se efectuó sin problemas y dentro de los parámetros normales, continuando el vuelo según el plan establecido hacia la población de Botero. Durante los 20 minutos de sobrevuelo en esa área, la aeronave operó normalmente. El Piloto siguió los procedimientos establecidos por el fabricante, cumpliendo con las listas de chequeo antes del vuelo y realizando las pruebas pertinentes, todas con resultados satisfactorios.

Se realizaron dos ciclos de extensión y retracción del tren de aterrizaje, y en ambas oportunidades el mecanismo funcionó normalmente, indicando 3 luces verdes, como el tren desplegado y asegurado.

De regreso hacia el aeropuerto Olaya Herrera, el Piloto solicitó al ATC realizar un toque y despegue, y posteriormente, efectuar un aterrizaje completo. Antes de la maniobra, se brindó un briefing al CoPiloto, especificando la configuración de flaps, velocidades y el procedimiento a seguir. La maniobra de toque y despegue se realizó en forma normal y sin inconvenientes. Luego, se preparó la aeronave para el aterrizaje completo, siguiendo las listas de chequeo y efectuando configuración con flaps extendidos a máxima posición, y velocidad. Una vez autorizados por el ATC, se llevó a cabo el aterrizaje por la pista 02.

Durante la carrera de aterrizaje, la aeronave se mantuvo inicialmente el eje de la pista, pero después de unos segundos, se percibió una inclinación del plano izquierdo y colapsó el tren de aterrizaje principal izquierdo, lo que causó una tendencia de viraje hacia ese lado.

El Piloto trató de corregir la situación aplicando el pedal derecho para mantener la aeronave en el eje de pista, logrando realizar esta acción con éxito. Al mismo tiempo, la tripulación cortó las mezclas de combustible de los motores, apagándolos.

Una vez la aeronave se detuvo, dentro de la pista y sobre el borde izquierdo, el Piloto verificó el estado del Copiloto y del personal técnico, que se encontraban ilesos, y todos evacuaron la aeronave por sus propios medios; el SEI del aeródromo acudió de inmediato a la aeronave y asistió la evacuación de los ocupantes.

El Incidente Grave ocurrió a las 10:25 HL con luz día y en condiciones meteorológicas visuales (VMC). No se presentó incendio, no hubo lesiones a los ocupantes, ni a personal en tierra.

La DIACC realizó la Notificación del Incidente Grave de acuerdo con los protocolos de OACI, a la NTSB de los Estados Unidos como Estado de Diseño y de Fabricación de la aeronave; fue designado un Representante acreditado por parte de ese organismo.



Fotografías No.1: Posición final y estado de la aeronave HK4964G.

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

2.1. Inspección de campo

La inspección de campo fue llevada a cabo al día siguiente del Incidente Grave. Durante esta investigación inicial, se observaron claramente las marcas dejadas por el deslizamiento de la aeronave y el impacto de las palas de la hélice del motor izquierdo con la pista.

Se encontraron daños significativos en las palas de la hélice del motor izquierdo, y posible parada súbita, así como en la estructura del costado izquierdo debido a la retracción del tren de aterrizaje.

Además, fueron identificados otros daños en la parte inferior del avión, generados por la abrasión sobre la pista.

En vista de los hallazgos, la investigación se encuentra analizando detalladamente, con el fin de establecer la causa raíz de los daños encontrados y evaluar cualquier posible impacto en la seguridad de la aeronave.

3. TAREAS PENDIENTES DE LA INVESTIGACIÓN

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

- Análisis de los registros de mantenimiento previos y procedimientos realizados durante la inspección cumplida antes del vuelo de comprobación
- Inspección detallada de la aeronave y de los trenes de aterrizaje.
- Análisis de reportes anteriores de la aeronave y procedimientos de mantenimiento.
- Verificación de los Service Bulletins del fabricante relacionados con el tren de aterrizaje.
- Procedimientos operacionales de vuelo y seguridad.

Información actualizada el 21 de julio 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