

Grupo de Investigación de Accidentes

GRIAA

GSAN-4.5-12-035



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE

COL-21-41-GIA

**Aterrizaje forzoso por
pérdida de potencia**

Cessna TU206G

Matrícula HK1833

30 de agosto de 2021

Villavicencio – Meta

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 TU206G
Fecha y hora Incidente Grave:	30 de agosto de 2021, 15:54 HL (20:54 UTC ¹)
Lugar del Incidente Grave:	Vereda La Pollata, Villavicencio, Meta
Coordenadas:	N04°11'0.71" - W073°33'38.15"
Tipo de Operación:	Trabajos Aéreos Especiales – Ambulancia Aérea
Explotador:	Aeroejecutivos de Antioquia S.A.
Personas a bordo:	05 ocupantes; 01 Piloto, 01 Médico, 01 Enfermero, 01 Paciente, 01 Acompañante.

1. HISTORIA DEL VUELO

El 30 de agosto de 2021, se programó un vuelo de transporte aeromédico en la aeronave Cessna TU206G entre el aeródromo Vanguardia (OACI: SKVV) de la Ciudad de Villavicencio – Meta, y el aeródromo Cesar Gaviria Trujillo (OACI: SKPD) de la Ciudad de Puerto Inírida – Guainía.

El Piloto programado por la compañía, arribó a las 06:05 HL al hangar donde se encontraba la aeronave y realizó el alistamiento de la misma, abasteciendo un total de 90 gal de combustible (full) para la ruta, la cual consistía en trasladarse hacia SKPD con el fin de recoger y trasladar a SKVV 01 paciente y su acompañante.

El vuelo fue abordado por 03 ocupantes, el Piloto, 01 Médico y 01 enfermero. Siendo las 06:30 HL, el Piloto solicitó autorización al ATC y despegó hacia SKPD. El vuelo transcurrió normalmente y siendo aproximadamente las 09:30 HL aterrizaron en SKPD sin novedad. Allí, se efectuó el abastecimiento de 37 gal de combustible hasta la aeronave con su capacidad máxima de combustible.

La tripulación esperó el arrib del paciente y de su acompañante, quienes abordaron la aeronave para completar un total de 05 ocupantes. A las 13:10 HL, despegaron hacia SKVV en condiciones VFR y volando a 6,500 pies ASL, sin novedades de operación de la aeronave.

Durante la aproximación hacia SKVV, el Piloto se dirigió al VOR de Villavicencio y el ATC le dio instrucciones para volar directo al tramo básico de la pista 23, de acuerdo a procedimiento de corredor visual, a 2,500 pies de altitud.

Mientras cumplía con el procedimiento para acomodarse en el tráfico, con 120 - 130 nudos IAS, se presentó una pérdida de potencia del motor, con una caída a 1,400 RPM. El Piloto observó que la presión y la temperatura de aceite se encontraban en parámetros, en arco verde; cuando se encontraba a 4 NM de la pista con 2,200 pies, el Piloto efectuó

¹ Todas las horas (hrs) expresadas en este informe son UTC. Cinco (5) horas deben ser sustraídas para obtener la hora local en Colombia.

procedimientos de emergencia cambiando el tanque de izquierdo a derecho, aplicación de mezcla, potencia y bomba; sin embargo, el motor no respondió, y el Piloto decidió efectuar un aterrizaje forzoso en un campo no preparado. Configuró la aeronave con full flaps, y cortó motor en el aterrizaje.

La aeronave fue aterrizada de manera controlada, en campo fangoso que desaceleró la aeronave ocasionándose daños importantes en el tren de nariz, en el cargo pod, en el plano izquierdo y en el I motor, que presentó parada súbita.

Una vez detenida la aeronave, los ocupantes abandonaron la aeronave por sus propios medios sin recibir lesiones. Lugareños y el SEI del aeródromo de Villavencio asistieron al sitio del evento y auxiliaron a los ocupantes, sin requerirse asistencia especial de rescate.

No se presentó incendio. El Incidente Grave ocurrió a las 15:40 HL con luz de día y en condiciones VMC.



Fotografía No. 1 – Posición final aeronave HK1833

De acuerdo con los protocolos de OACI, se efectuó la Notificación del evento a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos, como Estado de Diseño y de Fabricación de la aeronave, y fue asignado un Asesor Técnico por parte de Cessna y Continental para apoyar el proceso investigativo.

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

Inspección de campo

La aeronave quedó ubicada en un campo de terreno blando ubicado en la Vereda La Pollata en jurisdicción de la ciudad de Villavencio, Meta, en coordenadas N04°11'0.71" - W073°33'38.15", a una elevación de 1,400 pies, y a 2.85NM de la cabecera 23 del aeródromo Vanguardia (SKVV).

La aeronave yacía en posición normal, con evidente desprendimiento del tren de nariz y parada súbita del motor, deformación de las palas de la hélice y abolladura del plano izquierdo cerca a la punta.

El punto inicial de impacto se ubicó en coordenadas N04°11'01.52" - W073°33'35.68", a 79 m de la posición final de la aeronave y con un rumbo de 247°. Allí se evidenció el impacto frontal de la aeronave con el terreno y la separación del tren de nariz, que quedó ubicado en coordenadas N04°11'00.91" - W073°33'37.04", a 31 m de la posición final; y junto a este componente se ubicaron restos de la sección del cargo pod.

Al seguir su interacción con el terreno, la aeronave continuó hasta su posición final derrapando, quedando con un rumbo final de 146°.

En el sitio del evento, la aeronave contenía 28 galones de combustible. Se efectuó inspección al motor sin evidenciar daños aparentes en sus componentes y accesorios. Así mismo, se realizó la toma de muestras de combustible de los tanques principales y del vaso filtro. El combustible se custodió para efectuar pruebas correspondientes.

Las palas de la hélice exhibían muestras de impacto contra el terreno con bajas RPM, principalmente como efecto de la reducción y apagada del motor que efectuó el Piloto poco antes del aterrizaje forzoso.

Se comprobó la integridad de los controles de vuelo, y de los controles del motor en la cabina, encontrándose instalados adecuadamente y sin mal funcionamiento.

Se autorizó la remoción de la aeronave del sitio del evento para efectuarle inspecciones posteriores al motor y al sistema de combustible de la aeronave.

La aeronave contaba con un motor Continental TSIO-520-M, S/N: 520886 que tenía un TSN: 9,315:18 h, y un TSO: 1,177;27 h.

3. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

La investigación actualmente cuenta con toda la información técnica y operacional. Se adelanta actualmente el análisis de:

- Inspección de planta motriz para determinar funcionamiento del sistema de combustible.
- Cálculos de consumo de combustible.
- Revisión de procedimientos operacionales ejecutados por el Piloto al mando.
- Inspección del sistema de combustible en la estructura de la aeronave.

INFORMACIÓN ACTUALIZADA EL 29 DE SEPTIEMBRE DE 2021

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