



# INFORME PRELIMINAR

# INCIDENTE GRAVE

## COL-22-77-DIACC

Aterrizaje forzoso por fluctuación de potencia después del despegue

**SCF-PP**

Cessna TU206G

Matrícula HK3072

01 de noviembre de 2022

La Macarena, Meta – 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

<b>Aeronave:</b>	Cessna TU206G
<b>Fecha y hora del Incidente Grave:</b>	01 de noviembre de 2022, 16:26 HL
<b>Lugar del Incidente Grave:</b>	Vereda Cachivera, municipio de La Macarena, departamento del Meta - Colombia
<b>Coordenadas:</b>	N02°11'36" – W073°47'14.6"
<b>Número de ocupantes:</b>	Cuatro (4)
<b>Tipo de Operación:</b>	Aviación No Regular – Taxi Aéreo

### 1. HISTORIA DEL VUELO

El 01 de noviembre de 2022, la aeronave monomotor Cessna TU206G fue programada para efectuar un vuelo de transporte no regular de pasajeros desde el aeródromo Vanguardia (SKVV) de la ciudad de Villavicencio, Meta.

La intención de la compañía era realizar un primer vuelo entre SKVV y el aeródromo El Refugio, del municipio de La Macarena (SKNA) transportando 04 pasajeros; y en SKNA, recoger tres (3) pasajeros y transportarlos a SKVV.

El vuelo entre SKVV y SKNA transcurrió sin novedad. En SKNA fueron embarcados tres pasajeros, y a las 11:25HL, la aeronave despegó por la pista 35 para proceder de acuerdo con plan de vuelo VFR hacia SKVV.

De acuerdo con las declaraciones del Piloto al mando, después de efectuar el despegue, en el ascenso inicial, se presentó pérdida de potencia. El Piloto efectuó los procedimientos de aplicación de bomba de combustible sin resultados satisfactorios y ante la situación, decidió efectuar un aterrizaje forzoso en un campo que consideró apropiado.

El Piloto configuró la aeronave y efectuó el aterrizaje forzoso, de manera controlada. En la maniobra de desaceleración, la aeronave interactuó con terreno irregular, lo que provocó su volcamiento y la súbita detención.

Una vez detenida, los pasajeros y el Piloto abandonaron la aeronave por sus propios medios sin recibir lesiones.

El Incidente Grave ocurrió a las 16:26HL en luz de día y condiciones VMC.

Siguiendo los protocolos de investigación de accidentes, la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes – DIACC, efectuó Notificación del Incidente Grave a la National Transportation Safety Board – NTSB como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave y de la planta de potencia.

De la misma forma, se efectuó Notificación del Incidente Grave a la Air Accident Investigation Branch – AAIB, de la Gran Bretaña, como Estado invitado a participar en la

investigación para la asistencia en el análisis de espectro de sonido del video proporcionado por un testigo a bordo que registró el corto vuelo del avión y el evento.

Fue asignado un Representante Acreditado por parte de NTSB y Asesores Técnicos por parte de los fabricantes. Cessna, Continental y Hartzell.



Fotografía No. 1: Condición final de la aeronave HK3072

## 2. HALLAZGOS PRELIMINARES

### 2.1 Inspección de campo

La aeronave quedó ubicada a 0.75NM de la cabecera 17 del aeródromo El Refugio de La Macarena (SKNA), en coordenadas N02°11'36" – W073°47'14.6" a una elevación de 807 pies en un terreno llano irregular.

La aeronave describió una trayectoria de aterrizaje forzoso con rumbo de entrada al terreno de 030° y se desplazó aproximadamente 150 m hasta que ocurrió el volcamiento de la aeronave sobre su eje transversal, como consecuencia de las prominentes ondulaciones del terreno.

Eran evidentes los daños en la sección del cargo POD, en la cubierta ventral del motor y la fractura del tren de nariz. Así mismo, se presentó daño en el carenaje de la punta del plano izquierdo.

La inspección de la hélice en el sitio reveló una pala deformada, con evidencias de impacto de baja energía; las otras dos palas no mostraban evidencias de deformación. La hélice giraba cuando fue impulsada. El motor no presentaba daños como consecuencia del volcamiento, ni se observaron daños previos en sus componentes y accesorios. Tampoco se evidenciaron fugas en el cárter de aceite o de potencia.

El gobernador de la hélice se encontró unido al motor, sin evidencia de daño por el volcamiento, y sus componentes internos giraban.

Los trenes principales no sufrieron afectación. Los flaps se encontraron extendidos completamente (*full*).

En la cabina de mando se encontró la palanca de potencia cortada, la palanca del paso de la hélice en paso alto y el control de mezcla cortado.

La selectora de combustible se encontraba en posición derecha.

En el sitio, La hélice, el gobernador de la hélice y el motor fueron desmontados en el sitio del suceso y luego fueron trasladados para inspección post incidente.

## 2.2 Registro de video de un pasajero a bordo

La investigación recuperó un video del del despegue de la aeronave en SKNA, de la falla y del aterrizaje de emergencia, registrado en un teléfono móvil por un pasajero que se encontraba ubicado en el costado derecho de la aeronave,



Fotograma No. 1: Registro de video pasajero HK3072

El video contaba con imagen de alta definición y sonido, y fue procesado por la DIACC con asistencia de la AAIB con el fin de obtener para la investigación, la información de frecuencia de operación de la planta motriz a través de un análisis de espectro de sonido y así llegar probablemente a determinar el estado de funcionamiento del motor.

### **3. TAREAS PENDIENTES DE LA INVESTIGACIÓN**

El proceso investigativo cuenta con toda la información técnica y operacional de la aeronave; así mismo tiene la información operacional del Piloto al mando y del Operador.

Se encuentra pendiente abordar las siguientes actividades:

1. Inspección de planta motriz.
2. Inspección de hélice.
3. Inspección de gobernador.
4. Análisis de espectro de sonido de la planta motriz.
5. Análisis de procedimientos operacionales.
6. Análisis de registros de mantenimiento y de aeronavegabilidad de la aeronave.

-----

Información actualizada el 15 de noviembre de 2022



## DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5º.

[investigacion.accide@aerocivil.gov.co](mailto:investigacion.accide@aerocivil.gov.co)

Tel. +(57) 601 2963186

Bogotá D.C. – Colombia