

Grupo de Investigación de Accidentes

**GRIAA**

GSAN-4.5-12-035



**AERONÁUTICA CIVIL**  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

# INFORME PRELIMINAR

## INCIDENTE GRAVE

# COL-21-45-GIA

**Excursión de pista después  
de contacto anormal**

Cessna 402B

Matrícula HK4933

18 de agosto de 2021

Flandes – Tolima

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

<b>Aeronave:</b>	Cessna 402B
<b>Fecha y hora Incidente Grave:</b>	18 de agosto de 2021, 13:14 HL (18:14 UTC <sup>1</sup> )
<b>Lugar del Incidente Grave:</b>	Aerodromo Santiago Vila Flandes - Tolima (OACI: SKGI).
<b>Coordenadas:</b>	N04°16'37.4" - W074°47'44.5"
<b>Tipo de Operación:</b>	Trabajos Aéreos Especiales - Fotografía
<b>Explotador:</b>	Vannet S.A.S
<b>Personas a bordo:</b>	02 ocupantes; 01 Piloto, 01 Copiloto

### 1. HISTORIA DEL VUELO

La compañía programó un vuelo con el fin de mantener la autonomía de sus tripulaciones, verificar las condiciones de aeronavegabilidad, y la realizar un chequeo de radios en la aeronave. Para el efecto se contempló realizar un vuelo VFR desde el aeródromo Flaminio Suarez Camacho (OACI: SKGY), Guaymaral – Bogotá D.C, con un toque y despegue en el aeródromo Santiago Vila (OACI: SKGI), y posterior retorno a SKGY.

A las 09:00 HL, aproximadamente, la tripulación efectuó el alistamiento de la aeronave con 95 gal de combustible, con equipos de fotogragía instalados, sin carga a bordo.

A las 12:25 HL, efectuaron el despegue por la pista 10 y procedieron ruta visual Tenjo – El Rosal – Bojacá. En el inicio del vuelo, hubo algunos problemas de transmisión y recepción de comunicación con el ATC; no obstante, al efectuar cambio de frecuencias con otras dependencias, se mejoraron gradualmente la transmisión y recepción.

Después de la salida VFR las condiciones meteorológicas se encontraron reducidas en ciertos sectores por nubosidad, y el ATC dio autorización para que la aeronave ascendiera a 11,500 pies de altitud. Ya sobre el valle del Magdalena, las condiciones eran óptimas; sin embargo, continuaron conpersistentemente las fallas de las comunicaciones con el ATC BOG. Al cambiar con el ATC GIR, se lograron plenas transmisión y recepción.

La aeronave inició el descenso e ingresó por el área de Guataquí con 8,000 pies solicitando proceder hacia el VOR GIR, y nivelar a 6,000 pies para luego realizar el descenso sobre el VOR con referencia visual, y realizar un toque y despegue en la Flandes, para proceder nuevamente hacia SKGY.

No obstante, al observar la tripulación que en la ruta hacia SKGY las condiciones meteorológicas eran adversas, decidió suspender el toque y despegue, y efectuar el aterrizaje completo (parado).

---

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

A las 13:07 HL, la tripulación procedió del VOR al aeródromo, y solicitó aterrizaje completo. El ATC autorizó y dio información de pista en uso (20) y de viento, el cual se encontraba cruzado de los 060° con 04 nudos. Posteriormente a esta información, la tripulación solicitó efectuar el aterrizaje por la pista 02.

La tripulación configuró el avión para el aterrizaje, y el ATC dio autorización de aterrizaje por la pista 02 con viento en calma; posteriormente la tripulación pidió confirmación de viento en final, y recibió información de 08 nudos de los 060°.

A las 13:13 HL, se efectuó la toma de contacto y, en la maniobra, se produjo la pérdida de control de la aeronave; en el intento de la tripulación por mantener el control, la aeronave excursionó la pista por el costado derecho, hacia la zona de seguridad, en donde finalmente se detuvo entre las calles de rodaje A y B.

La tripulación efectuó los procedimientos de emergencia de apagada de aeronave y abandonaron por sus propios medios.

El ATC alertó al SEI del aeródromo que acudió al sitio del evento, sin que fuera necesaria la aplicación de elementos extintores.

Como consecuencia de la excursión de pista la aeronave presentó daños en ambos motores, en las hélices y en la sección ventral. Los ocupantes resultaron ilesos.

No se presentó incendio. El incidente Grave ocurrió a las 13:14 HL en luz de día y e condiciones VMC.



Fotografía No. 1 – Posición final aeronave HK4833

La Autoridad de Investigación de Accidentes (GRIAA) fue notificada del evento a las 13:20 HL por parte de la compañía y por el ATC de SKGI. Fueron designados dos (2) investigadores quienes se desplazaron al sitio del evento para iniciar la investigación.

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 Fabricación de la aeronave, y fue asignado un Asesor Técnico por parte de Cessna para apoyar el proceso investigativo.

## 2. HALLAZGOS PRELIMINARES

### Inspección de campo

La aeronave quedó ubicada sobre la zona de seguridad del costado derecho de la pista 02 – 20 del aeródromo SKGI, a una elevación de 989 pies, y rumbo final de 049 grados.

La aeronave yacía en posición normal con el tren de aterrizaje retraído. sus trenes de aterrizaje. Era evidente la deformación de las palas de ambas hélices; sin embargo, no se presentaban daños visibles en las superficies de la aeronave.

Durante la inspección de pista, a 203 m aproximadamente de la posición final de la aeronave, se encontraron dos marcas lineales y espaciadas, de abrasión, cuyo grosor aumentaba a medida que se avanzaba sobre la superficie, hasta un punto ubicado 8 m adelante, en donde se encontraron marcas de impacto de las palas de la hélice contra la superficie asfáltica.

Las marcas de abrasión lineal eran continuas con trayectoria hasta el punto de la excursión de pista. Una correlación de las marcas de abrasión con la aeronave revelaron que las mismas pertenecían a las producidas por las compuertas de los trenes principales de aterrizaje. (Ver figura No. 1)

Para examinar el mecanismo del tren de nariz, durante la remoción, la aeronave fue izada, y se efectuó la extensión de los trenes de aterrizaje, sin presentar anomalía en su funcionamiento.

La aeronave no sufrió daños de consideración en la sección ventral del fuselaje y fue evidente el daño de las palas de ambas hélices.

Se efectuó inspección a la compañía, recopilando las evidencias técnicas y operacionales, las cuales serán evaluadas en el proceso investigativo.

## 3. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

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

- Verificación de documentación de mantenimiento.
- Verificación de documentación operacional.
- Verificación de condiciones meteorológicas y procedimientos operacionales.
- Verificación actuaciones ATC.

-----  
Información actualizada el 07 de septiembre de 2021

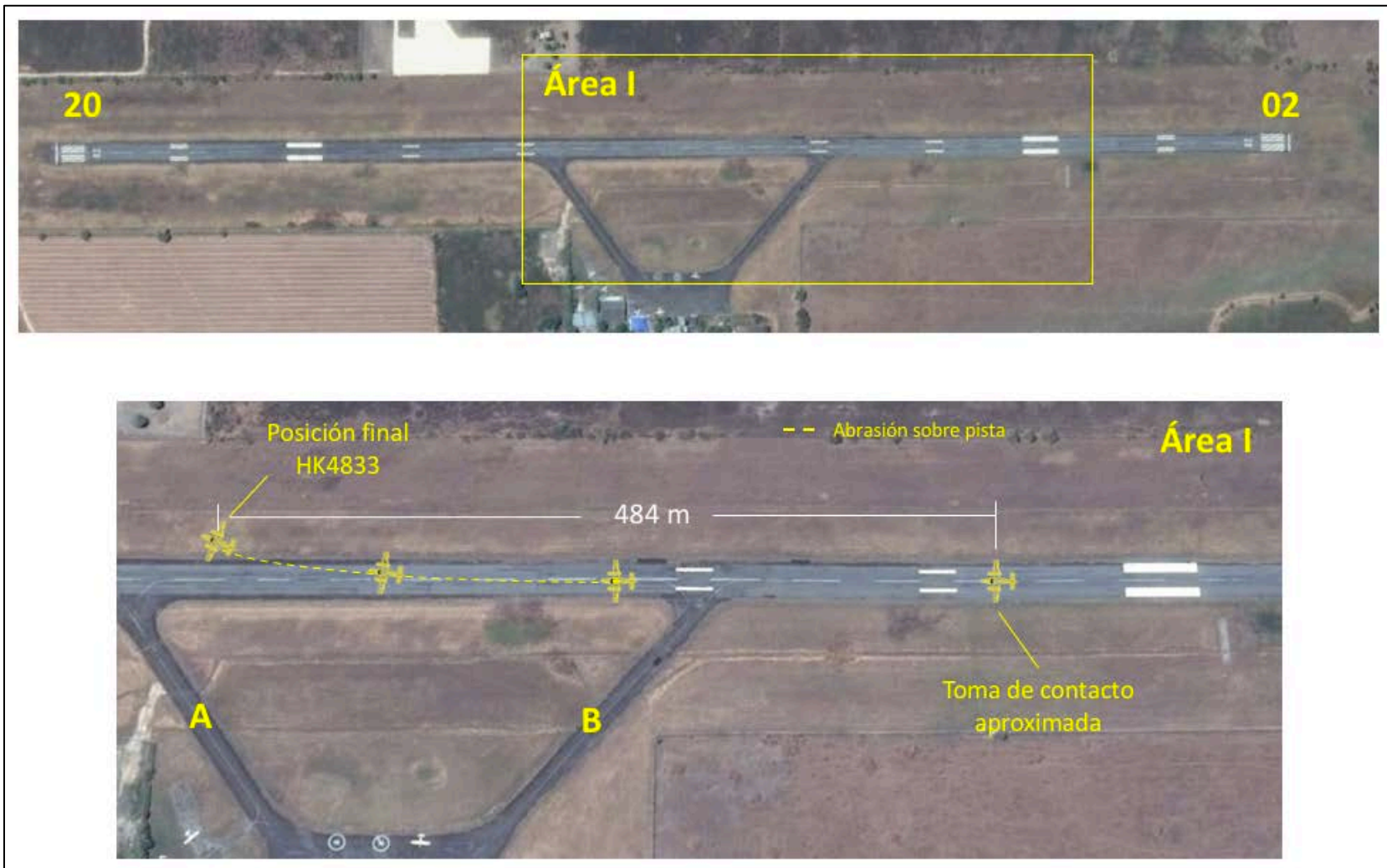


Figura No. 1 – Posición final aeronave HK3065

## GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5º.

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