



INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE

COL-21-70-GIA

Excursión de Pista

Cessna T210H

Matrícula HK5232

12 de diciembre de 2021

La Chorrera – Amazonas

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 T210H
Fecha y hora Incidente Grave:	12 de diciembre de 2021, 12:28:25 HL (17:28 UTC)
Lugar del Incidente Grave:	Aeródromo Virgilio Barco Vargas, Corregimiento de La Chorrera, Amazonas
Coordenadas:	S01°27'20" - W072°48'01.3"
Tipo de Operación:	Transporte Aéreo no Regular - Taxi Aéreo
Explotador:	Servicios Aéreos Especiales Global Life Ambulancias S.A.S.
Personas a bordo:	06 ocupantes; 01 Piloto, 05 Pasajeros

1. HISTORIA DEL VUELO

El 12 de diciembre de 2021, se programó un vuelo de transporte aéreo no regular de pasajeros a la aeronave Cessna T210H HK5232, entre el aeródromo Vanguardia (OACI: SKVV), que sirve a la Ciudad de Villavicencio, Meta, y el aeródromo Virgilio Barco Vargas (OACI: SKHZ), que sirve al Corregimiento de La Chorrera, Amazonas, con el fin de transportar 05 pasajeros. Posteriormente, la aeronave retornaría en la ruta SKHZ – SKVV para transportar 02 pasajeros.

El Piloto al mando arribó a la compañía a las 09:00 HL aproximadamente, y allí efectuó la programación del vuelo y la preparación de la aeronave. Se efectuó el abastecimiento de la aeronave con 90 gal de combustible; y posteriormente, se realizó el abordaje de los 05 pasajeros.

El rodaje de la aeronave se inició a las 10:03 HL para la pista 05, y a las 10:07 HL, se efectuó el despegue. La aeronave efectuó ascenso para 8,500 pies de altitud y procedió ruta VFR hacia SKHZ.

Según las declaraciones del Piloto al mando, el vuelo transcurrió normalmente, sin afectaciones meteorológicas en ruta. Cuando el vuelo se encontraba a 40 NM de SKHZ, se inició descenso para alcanzar altitud de tráfico.

Cuando la aeronave se encontraba lateral a la cabecera 22, el Piloto observó la manga de viento y decidió efectuar el aterrizaje para la pista 04. El Piloto configuró la aeronave extendiendo el tren de aterrizaje, con pista enfrentada, manteniendo entre 65 - 75 nudos IAS, y flaps desplegados a máxima posición.

La aeronave hizo contacto con la pista con el tren izquierdo, rebotó y quedó en vuelo nuevamente. El Piloto acomodó nuevamente la aeronave sobre el eje de la pista, bajó la nariz, la aeronave aterrizó, esta vez sobre los dos trenes principales, y nuevamente el avión rebotó.

El Piloto decidió entonces efectuar un sobrepaso, aplicó máxima potencia, replegó el tren de aterrizaje y los flaps. Informó el Piloto que, de repente, el avión perdió altura hasta hacer contacto con la superficie de la pista, con el tren de aterrizaje arriba.

En este punto se produjo la abrasión de la sección ventral de la aeronave y la parada súbita de la hélice. La abrasión continuó hasta que se presentó la excursión de la pista por el costado derecho hacia la zona de seguridad, en donde la aeronave se detuvo.

El Piloto efectuó la apagada de la aeronave, y todos los ocupantes evacuaron por sus propios medios, sin recibir lesiones.

Moradores de la zona 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 12:28 HL con luz de día y en condiciones VMC.



Fotografía No. 1 – Posición final aeronave HK5232

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 de Continental para apoyar el proceso investigativo.

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

Inspección de campo

La aeronave quedó ubicada en la zona de seguridad del aeródromo SKHZ, en coordenadas S01°27'20" - W072°48'01.3", a una elevación de 626 pies.

La aeronave yacía posada sobre la estructura del fuselaje, sobre un canal de drenaje de cemento de la pista, con evidente retracción del sistema de tren de aterrizaje. Quedó situada a 9 m del borde derecho de la pista y a 17 m del eje de pista.

Las marcas de abrasión, las cuales pertenecían a la sección ventral del fuselaje, y posteriormente a las marcas de impacto de las palas de la hélice, iniciaron en coordenadas S01°27'24" - W072°48'04.9", sobre el costado izquierdo de la pista a 165 m de la posición final, y 829 m de la cabecera 04.



Fotografía No. 3 – Localización aeronave en la pista SKHZ.



Fotografía No. 2 – Inicio marcas en superficie asfáltica.

La hélice presentaba evidente deformación de las puntas de las palas con rulo hacia atrás, denotando evidencias de un impacto contra la superficie de la pista con altas RPM.

El motor fue inspeccionado, sin que se encontraran en él, evidencias de malfuncionamiento o fugas evidentes. Los controles de vuelo fueron inspeccionados sin evidenciar pérdida de continuidad.

La aeronave no presentó daños en los planos ni en las superficies del empenaje. Se evidenciaron daños menores en la sección ventral del fuselaje, que se relacionaron principalmente con marcas de abrasión.

El Piloto informó que las condiciones meteorológicas correspondían a un viento proveniente de los 045 a 050 grados, viento fuerte, sin certeza de intensidad, y nubes escasas a 2,500 pies AGL.

El aeródromo de SKHZ, es un aeródromo no controlado, el cual se encontraba autorizado por la Autoridad Aeronáutica para el desarrollo de operaciones. Contaba con demarcación, áreas de zonas de seguridad, y un anemoscopio instalado en la pista 22, sin estación meteorológica instalada.

La compañía mantenía un Certificado de Operador Aéreo (CDO), aprobado y vigente al momento del evento por la Autoridad Aeronáutica (No. UAEAC-CDO-114), para realizar operaciones de Transporte Público No Regular, Taxi Aéreo.

Fue recuperada la información del Sistema de Posicionamiento Global – GPS la cual contiene información operacional de velocidad, altitud y rumbo del vuelo de la aeronave.

3. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

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

- Datos de vuelo GPS.
- Condiciones meteorológicas.
- Revisión de procedimientos operacionales ejecutados por el Piloto al mando.
- Sistema de Gestión de Seguridad Operacion

INFORMACIÓN ACTUALIZADA EL 09 DE DICIEMBRE 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