

Grupo de Investigación de Accidentes

GRIAA

GSAN-4.5-12-035



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

INFORME PRELIMINAR INCIDENTE GRAVE

COL-21-07-GIA

Excursión de pista

Piper PA 34-220T

Matrícula HK2713

12 de febrero de 2021

Aeropuerto Flaminio Suárez

Guaymaral – Bogotá - 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:	Piper PA 34-220T - SENECA III
Fecha y hora Incidente Grave:	12 de febrero 2021, 13:45 HL
Lugar del Incidente Grave:	Aeropuerto Flaminio Suárez Camacho, Guaymaral-Bogotá, Colombia
Tipo de Operación:	Trabajos Aéreos Especiales - Ambulancia Aérea
Explotador:	SAE, Servicios Aéreos Especiales IPS S.A.S.
Personas a bordo:	6 Ocupantes (Piloto, copiloto, médico, paramédico, paciente y acompañante).

1. HISTORIA DEL VUELO

El 12 de febrero del 2021, la aeronave HK 2713 Piper PA 34-200T Séneca, ambulancia operada por la compañía SAE, Servicios Aéreos Especiales IPS S.A.S., fue programada para realizar un vuelo medicalizado desde el aeropuerto General Alfredo Vásquez Cobo de la ciudad de Leticia (SKLT), Amazonas, hacia el aeropuerto Flaminio Suarez de Guaymaral, (SKGY), Bogotá, Cundinamarca.

La aeronave despegó del aeropuerto de Leticia a las 09:35 HL; no se presentó ninguna novedad durante el vuelo. Durante la fase de aproximación visual al aeropuerto de Guaymaral, a las 13:45 HL, cuando se extendió el tren de aterrizaje, y al realizar la lista de chequeo para aterrizar, la tripulación se percató que la luz verde de “asegurado” del tren principal izquierdo, no estaba prendida; la tripulación decidió notificar la novedad a la Torre de Control, realizar un sobrepaso y efectuar un tráfico, para intentar corregir la novedad; en efecto, aplicaron el procedimiento establecido para la novedad, obteniendo la indicación de “tres luces verdes”, observando, desde cabina, el tren de aterrizaje desplegado.

Se efectuó un aterrizaje normal por la cabecera 11; en la carrera de desaceleración, a unos 100 m del punto de contacto, y con 40 kt IAS, el tren izquierdo se retrajó y la aeronave empezó a inclinarse hacia ese lado; el Piloto intentó mantener la aeronave sobre el centro de la pista, apagó los motores y la aeronave cayó sobre el plano izquierdo, giró 40°, y salió de la pista, quedando en la zona de seguridad.

Los ocupantes procedieron a desembarcar la aeronave, ilesos. El paciente fue evacuado y trasladado a un centro médico, sin novedad. La aeronave resultó con daños importantes.

La Autoridad AIG de Colombia (Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA), fue alertada aproximadamente a las 14:10 HL; inmediatamente se dispuso de dos (2) Investigadores para iniciar el proceso investigativo.

El GRIAA realizó la Notificación del Incidente Grave de acuerdo con los protocolos de OACI, a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos, como Estado de Diseño y de Fabricación de la aeronave, quien designó un Representante acreditado.

El Incidente Grave ocurrió a las 13:55 HL con luz día, en condiciones meteorológicas visuales (VMC). No se presentó incendio, ni daños a la infraestructura, ni lesiones a personal en tierra.



Fotografía No. 1: Posición final de la aeronave HK2713



Fotografía No.2: Apoyo del SEI a los ocupantes de la aeronave HK2713

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

Dentro de la investigación inicial, se evidenció el mal funcionamiento del mecanismo del seguro del tren izquierdo por atascamiento, por posible falta de lubricación.



Fotografía No. 3: Mecanismo de seguro del tren izquierdo

La inspección de la aeronave reveló daños por la caída del plano izquierdo y por abrasión, en los siguientes componentes:

- Alerón izquierdo
- Flap izquierdo
- Chapas de alerones
- Estabilizador horizontal punta izquierda
- Hélice motor izquierdo
- Parada súbita del motor izquierdo

Con una inspección completa a la aeronave se están determinando otras posibles daños.

3. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

La investigación actualmente se encuentra pendiente de la verificación y consecución de las evidencias en las áreas de:

- Inspección de procedimientos operacionales.
- Entrevistas a la tripulación y ATC
- Verificación del Plan de reacción de emergencias de la compañía.
- Análisis de reportes anteriores y procedimientos de mantenimiento
- Análisis organizacional.

Información actualizada el 12 de marzo 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