

Grupo de Investigación de Accidentes

GRIAA

GSAN-4.5-12-035



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-19-28-GIA

**Fractura de tren principal durante
despegue**

Cessna 185

Matrícula HK-1654

15 de junio de 2019

Aeropuerto Santiago Vila

Flandes - Tolima



La información aquí presentada por la Autoridad de AIG de Colombia, Grupo de Investigación de Accidentes Aéreos - GRIAA se emite de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional y la reglamentación nacional del Reglamento Aeronáutico de Colombia, RAC 114.

Todas las investigaciones que se realizan tienen como único objetivo la mejora de la seguridad aérea y no tienen la intención de establecer culpa o responsabilidad. Las investigaciones realizadas son independientes, y llevadas a cabo sin perjuicio de cualquier acción judicial o administrativa que se pueda tomar para determinar la culpa o la responsabilidad.

Este documento es un Informe Preliminar y ha sido preparado con base en la información inicial recolectada durante el curso de la investigación, sin ningún tipo de análisis. Nada en la presentación de este documento, o en ninguno de los puntos planteados en él, debe interpretarse como una indicación de las conclusiones de la investigación.

SINOPSIS

Aeronave:	Cessna 185F HK-1654G
Fecha y hora del evento:	15 de julio de 2019 11:25 HL (16:25 UTC)
Lugar del Accidente:	Aeropuerto Santiago Vila, Flandes, Tolima
Tipo de Operación:	Aviación General- Privada
Propietario:	Jaime Andrés Enrique Perdomo Ocampo
Explotador:	Paracaidismo de Colombia
Personas a bordo:	1 Piloto, 5 Pasajeros

1. INFORMACIÓN FACTUAL

El día 15 de junio de 2019, la aeronave Cessna 185F, de matrícula HK-1654G, operada por la compañía Paracaidismo de Colombia, en el aeródromo Santiago Vila Flandes- Tolima (OACI: SKGI) se dispuso a efectuar un vuelo de paracaidismo.

Se autorizó el vuelo a las 11:20 HL, y el Piloto dirigió la aeronave por calle de rodaje B hasta la cabecera 20. El Piloto realizó las pruebas de motor de acuerdo con los procedimientos y le fue autorizado despegar.

En la carrera de despegue, con 40 Kt y el patín de cola levantado, el Piloto percibió una tendencia de desviación de la aeronave hacia la izquierda, la cual fue corregida con el pedal derecho y la aeronave respondió positivamente a este comando.

Luego el Piloto sintió un fuerte ruido en la parte derecha de la aeronave, y simultáneamente el avión nuevamente cambió su trayectoria de una manera brusca hacia la derecha, saliéndose de la pista el tren principal derecho; nuevamente el Piloto corrigió la trayectoria hacia la izquierda; para ese momento ocurrió una fractura y el posterior desprendimiento del tren principal derecho, haciendo que el plano derecho de la aeronave se golpeará contra la superficie asfáltica de la pista.

La aeronave se deslizó con el plano derecho sobre la superficie la pista haciendo que el avión girara 180° y finalmente se detuviera; el Piloto cerró la válvula selectora de combustible y desenergizó los magnetos inmediatamente.

Posteriormente el Piloto orientó la evacuación de los pasajeros, alejándolos de la aeronave; a continuación el piloto se percató de un escape de combustible por el plano derecho; hizo que todo el personal se alejara más y prontamente el equipo SEI hizo presencia en el lugar y aplicó agente extintor sobre el combustible derramado, evitando un posible incendio.



Fotografía No. 1: Posición final de la Aeronave

La aeronave quedó ubicada en las coordenadas N 4° 16' 43.73" W 74° 47' 43.38", con rumbo 192°. Los ocupantes abandonaron la aeronave por sus propios medios sin lesiones; no se presentó incendio pre ni post accidente. El aeropuerto quedó cerrado hasta el día siguiente, domingo 16 de junio, en horas de la mañana.



Fotografía No. 2: trayectoria de la aeronave antes del accidente

El Grupo de Investigación de Accidentes fue alertado del suceso a las 12:15 HL del mismo día del suceso, y asignó dos investigadores quienes se desplazaron de inmediato al sitio del evento; el trabajo de campo se inició esa misma tarde y concluyó en la mañana siguiente.

2. ACCIONES ADELANTADAS

Dentro de las acciones adelantadas por el grupo de investigación de accidentes en el campo se encuentran:

- Inspección a la pista:

La Aeronave efectuaba la carrera de despegue por la cabecera 20; recorrió aproximadamente 480 metros, punto en el que se encontraron las primeras marcas dejadas por el tren de aterrizaje derecho y la hélice del motor; las evidencias de las marcas se fueron haciendo más fuertes progresivamente, repitiéndose cada 65 cm aproximadamente. A los 510 metros comenzó la aeronave a cambiar su trayectoria hacia el costado derecho, deteniendo su recorrido a 517 metros de la calle de rodaje B.

- Inspección técnica y mapeo de daños:

Durante el evento la aeronave presentó daños sustanciales en la parte superior e inferior del plano derecho, fractura en las vigas delantera y trasera y deformación de las costillas de ese mismo plano; así mismo, presentó daños en la sección del empenaje; estos daños comprometen las características aerodinámicas y la resistencia estructural de la aeronave. Además, sufrió la fractura del tren derecho.



Fotografía No. 3: daños estructurales en zonas mayores de la aeronave HK-1654G



Fotografía No. 4: fracturas del tren derecho HK-1654G

3. ACCIONES PENDIENTES

- Evaluación en laboratorios de los componentes afectados del sistema del tren derecho de la aeronave:
- Análisis Metalográfico del tren derecho.
- Análisis de factores operacionales

Información actualizada el 04 de septiembre de 2016.

GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

**Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5°.
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