

INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-21-33-GIA

**Pérdida de Control en el
aterriaje**

Cessna 182 P

Matrícula HK1522

14 de julio de 2021

San Miguel – Vaupés

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 182P
Fecha y hora del Accidente:	14 de julio de 2021, 13:20HL (18:20UTC)
Lugar del Accidente:	Pista San Miguel (OACI: SKNE) - Vaupés– Colombia
Coordenadas:	S00°00'14.7" – W70°29'50.6"
Tipo de Operación:	Transporte No Regular de Pasajeros – Taxi aéreo
Explotador:	Taxi Aéreo del Alto Menegua – Aeromenegua S.A.S.
Personas a bordo:	01 Piloto, 03 Pasajeros

1. HISTORIA DEL VUELO

El 13 de julio de 2021, la aeronave Cessna 182P de matrícula HK1522, operada por la compañía Taxi Aéreo del Alto Menegua - Aeromenegua S.A.S., fue programada para efectuar un vuelo VFR el día siguiente, 14 de julio de 2021, entre el aeropuerto Fabio Alberto León Bentley de Mitú (OACI: SKMU), Vaupés, y la pista San Miguel (OACI: SKNE), Vaupés con 01 Piloto y 03 Pasajeros.

El Piloto se presentó en el aeropuerto sobre las 07:25 HL, realizó la inspección prevuelo de la aeronave y cumplió con la documentación necesaria para la ejecución del vuelo verificando las condiciones meteorológicas en la zona.

Se procedió al embarque de los pasajeros, se realizó el briefing de seguridad, y solicitó autorización para el despegue a las 08:36 HL.

El vuelo se desarrolló de manera normal durante 40 min, a 4.500 ft en condiciones visuales. El ATC de Mitú instruyó al Piloto para que llamara 25 NM fuera de San Miguel; así se hizo, y el Piloto notificó e inició la fase de aproximación a la pista.

EL Piloto configuró la aeronave y procedió a aterrizar por la cabecera 17. Manifiesta él que, aproximadamente 25 m antes de la de la zona de contacto, experimentó una corriente de viento descendente, que aplicó potencia al motor, pero la aeronave sentó ruedas antes de la pista, en una zona con vegetación.

El tren de aterrizaje (nariz y principal) se enredó con la vegetación haciendo que el Piloto perdiera el control de la aeronave. El tren de aterrizaje de nariz se fracturó, haciendo que la aeronave girara sobre su eje transversal, produciéndose el vuelco parcial de la aeronave sobre la pista, quedando en posición vertical, sobre el motor e inclinada aproximadamente en un ángulo sobre el plano izquierdo.

El Piloto efectuó los procedimientos de apagada de la aeronave y orientó la evacuación de los pasajeros. Todos abandonaron la aeronave por sus propios medios, ilesos.

La Autoridad de Investigación de Accidentes (AIA) de Colombia (Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA) tuvo conocimiento del accidente a las 10:38HL (15:38UTC) y se dispuso de un investigador a cargo. Debido a dificultades logísticas para acceder al sitio, la

investigación inicial se efectuó desde la base principal del operador, ubicada en la ciudad de Villavicencio, Meta.

De acuerdo con los protocolos de OACI (Anexo 13), el GRIAA realizó la Notificación del suceso a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos, como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave, de la plata motriz y de la hélice.



Fotografía No. 1 – Posición de la aeronave vista desde la cabecera de la pista.



Fotografía No. 2 - Posición final de la aeronave HK1522

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

Dentro de la investigación inicial, se observó que el tren de aterrizaje de la aeronave dejó una huella a partir de 24 m antes de la zona de contacto en la pista.

La inspección inicial de la aeronave reveló los siguientes daños:

- Desprendimiento del plano izquierdo.
- Fractura del tren de aterrizaje de nariz.
- Parada súbita y daños por determinar en la planta motriz.
- Ruptura de la bancada del motor.
- Palas de la hélice golpeadas.

Se están evaluando otros daños sufridos por el avión.



Fotografía No. 3 - Huellas dejada por el tren de aterrizaje sobre el terreno.



Fotografía No. 4 - Daños sufridos por la aeronave y vegetación enredada en el tren de aterrizaje.

3. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

La investigación se orientará principalmente a obtener información y al análisis de los siguientes aspectos:

- Factores del planeamiento del vuelo.
- Gestión de riesgos adelantado por el operador.
- Análisis de ruta y de aeródromos del operador.
- Condiciones del aeródromo.
- Inspección del motor y de la hélice.
- Análisis de condiciones meteorológicas en el sector de San Miguel.

Información actualizada al día 20 de julio de 2021 a las 11:11 HL

GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5º.

Investigación.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