

# INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

## **COL-21-39-GIA**

**Arborizaje por pérdida de  
potencia del motor**

Cessna U206G

Matrícula HK2803

25 de julio de 2021

Comunidad de Sonaña

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.

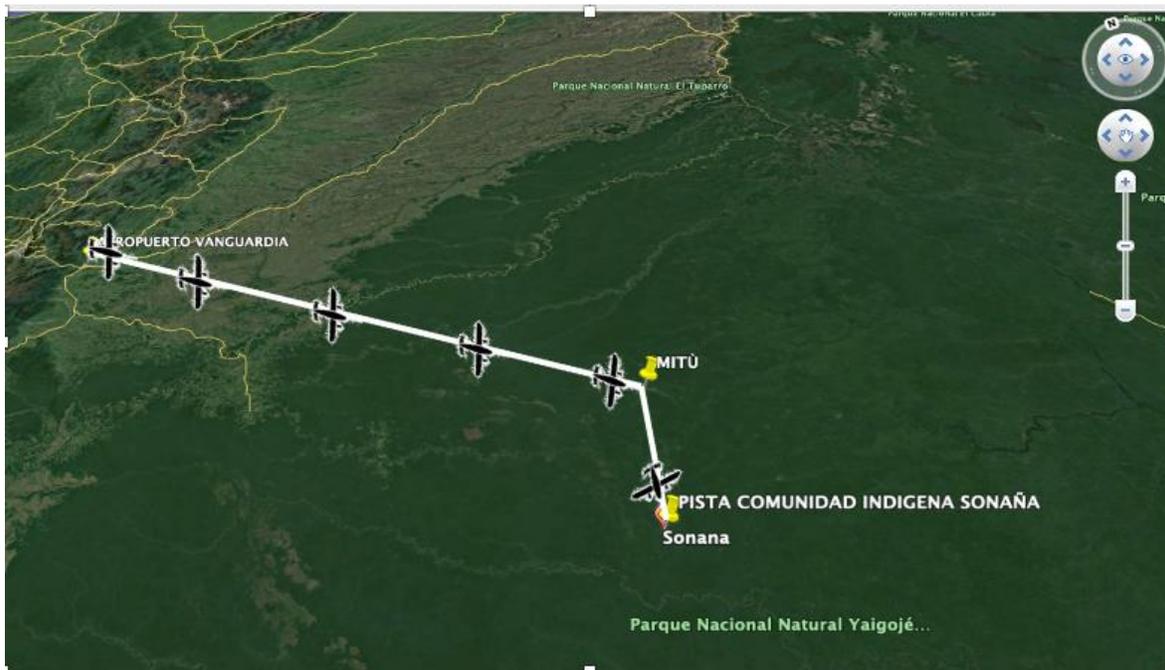
Este Informe Preliminar ha sido preparado con base en la información inicial recolectada durante el curso de la investigación. El contenido de este documento no debe interpretarse como una indicación de las conclusiones de la investigación.

## SINOPSIS

<b>Aeronave:</b>	Cessna U206G
<b>Fecha y hora del Accidente:</b>	25 de julio de 2021, 12:05 HL
<b>Lugar del Accidente:</b>	Pista San Miguel, Comunidad de Sonaña, Mitú, Vaupés
<b>Coordenadas:</b>	N 0°11'21.4440" W 70°31'49.44"
<b>Tipo de Operación:</b>	Trabajos Aéreos Especiales, Ambulancia.
<b>Propietario:</b>	Air Medical Service
<b>Personas a bordo:</b>	3 ocupantes (1 Piloto, 1 Médico, 1 Paciente)

### 1. HISTORIA DEL VUELO

El 25 de julio de 2021, la aeronave Cessna U206G de Trabajos Aéreos Especiales, Ambulancia, con matrícula HK-2803, fue programada para efectuar un vuelo humanitario desde el Aeropuerto de Vanguardia (SKVV), que sirve a la ciudad de Villavicencio, hacia la pista San Miguel ubicada en la comunidad indígena de Sonaña, aterrizando primero en el aeropuerto Fabio Alberto León (SKMU) que sirve a la ciudad de Mitú, Vaupés.



**Figura No. 1 - Vuelo inicial de la aeronave HK-2803**

La aeronave despegó del aeropuerto Vanguardia a las 08:00 HL, inicialmente como vuelo de traslado, el cual transcurrió sin ninguna novedad, aterrizando en el aeropuerto de Mitú a las 10:30 HL, en donde se realizó un cambio de tripulación.

EL HK2803 despegó del aeropuerto de Mitú, con un Piloto y un Médico a bordo, para la pista San Miguel de la comunidad indígena Sonaña, y de esta manera cumplir con el vuelo humanitario programado por la empresa.



**Figura No. 2 - Vuelo Mitú, San Miguel, Vaupés**

Durante el trayecto hacia la pista San Miguel, el vuelo transcurrió de manera normal y la aeronave aterrizó sobre las 11:35 HL. La aeronave permaneció en tierra aproximadamente 30 minutos, mientras que el Médico valoraba al paciente; posteriormente abordaron la aeronave, y el Piloto explicó al Médico y al Paciente, los procedimientos de emergencia, de acuerdo con lo descrito en el Manual de Operaciones de la empresa.

El Piloto efectuó los procedimientos de tierra, despegó y ascendió de manera normal. Transcurridos alrededor de 10 minutos de vuelo, el Piloto percibió un olor fuerte a aceite quemado sin presencia de humo.

Inmediatamente el Piloto elevó su alerta situacional y al inspeccionar los parámetros del motor, encontró que la temperatura de aceite y de cabeza de cilindros empezaban a aumentar sustancialmente mientras la presión de aceite disminuía.

El Piloto informó la situación a los ocupantes, y comenzó a aplicar el procedimiento de emergencia de acuerdo con las listas de chequeo.

Acto seguido buscó un campo apropiado para realizar un aterrizaje de emergencia; sin embargo, debido a las características del terreno selvático, no encontró ninguno. El Piloto entonces decidió dirigirse hacia la cercana pista del Resguardo Indígena Sonaña.

No obstante, el motor comenzó a perder potencia gradualmente hasta el punto de no poder mantenerse la altura de la aeronave; y, poco después, el motor se apagó por completo.

El Piloto intento reiniciar el motor, con resultados negativos; entonces mantuvo el control de la aeronave y se dispuso a efectuar un arborizaje. Al aproximarse al terreno, la aeronave golpeó algunas ramas; el Piloto maniobró acertadamente para perder velocidad mientras el fuselaje rozaba los árboles, hasta que la aeronave se detuvo.

Una vez que la aeronave se detuvo, su parte delantera se descolgó hasta el piso, en una caída de aproximadamente 15 metros de altura.

El Piloto y sus ocupantes lograron evacuar la aeronave con alguna dificultad, por sus propios medios; una vez afuera, el Médico, ileso, hizo una valoración física del paciente, a quien se encontró sin lesiones; sin embargo el Piloto de la aeronave sufrió una lesión leve en la cabeza.

Los sobrevivientes permanecieron unos momentos alejados de la aeronave, previniendo un posible incendio, el cual no ocurrió. Entonces, el Piloto se acercó y aseguró algunos sistemas de la aeronave.

Al no disponer de comunicaciones, el Piloto utilizó un dispositivo electrónico para ubicarse geográficamente; localizó así la posición de la Comunidad Indígena Sonaña, y decidió que los tres se dirigirían hacia ese sitio. Después de dos horas de caminata llegaron a la orilla de un río, por el cual se desplazaba una pequeña embarcación que les brindó el transporte hasta Sonaña.

Una vez en este sitio, el Piloto pudo hacer contacto por vía teléfono celular con la empresa para informar de la situación y el estado de los ocupantes.



**Figura No. 3 - Trayecto caminata ocupantes del HK-2803**



**Fotografía No. 1 - Posición final de la aeronave HK-2803**

El avión contaba con un sistema de localización satelital (ELT) el cual se activó durante el arborizaje; la señal, que se ubicaba a 3.2 millas de Sonaña, fue recibida por el Grupo de Búsqueda y Rescate de la Aeronáutica Civil, que puso en marcha la alerta correspondiente, informando además a la empresa.

La empresa se comunicó con otra aeronave que se encontraba en ese momento aterrizada en Sonaña, para que realizara un vuelo de búsqueda; el vuelo se efectuó con resultados negativos, ya que, entre otras cosas, la aeronave accidentada se encontraba oculta por la espesura de la vegetación.

Una vez que, por la llamada telefónica del Piloto a la empresa, se conoció la ubicación y el estado de los ocupantes de la aeronave, la empresa organizó y ejecutó un plan para trasladarlos por vía aérea desde Sonaña hasta Mitú, en donde fueron dirigidos a un centro medico para su valoración general y la práctica de exámenes toxicológicos al Piloto.

El lugar del accidente se situó en coordenadas N 0°11'21.4440" W 70°31'49.44" con un rumbo final de 32°E a una elevación 187 m.

El accidente ocurrió con luz del día y en condiciones visuales; no se presentó fuego pre ni post accidente.

La aeronave sufrió daños sustanciales sobre todo, en la parte frontal del fuselaje y a lo largo del mismo, en el motor, y borde de ataque de los planos.

La Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia (Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA) fue alertada del accidente por medio del Grupo SAR de la Aeronáutica Civil y se dispuso el desplazamiento de dos investigadores para iniciar la investigación del

accidente. Por dificultades de acceso al sitio del accidente las acciones iniciales se cumplieron desde la base principal de la empresa en la ciudad de Villavicencio.

Siguiendo los protocolos del Anexo 13 de OACI y del RAC 114, el evento fue notificado a la National Transportation Safety Board (NTSB), de los Estados Unidos, como Estado de Diseño y Fabricación de Air Tractor 301.

## 2. HALLAZGOS PRELIMINARES

Las mayores concentraciones de esfuerzos producidos por la desaceleración se situaron sobre la parte delantera del fuselaje con múltiples fracturas en largueros, formadores, y deformación plástica crítica en la piel.

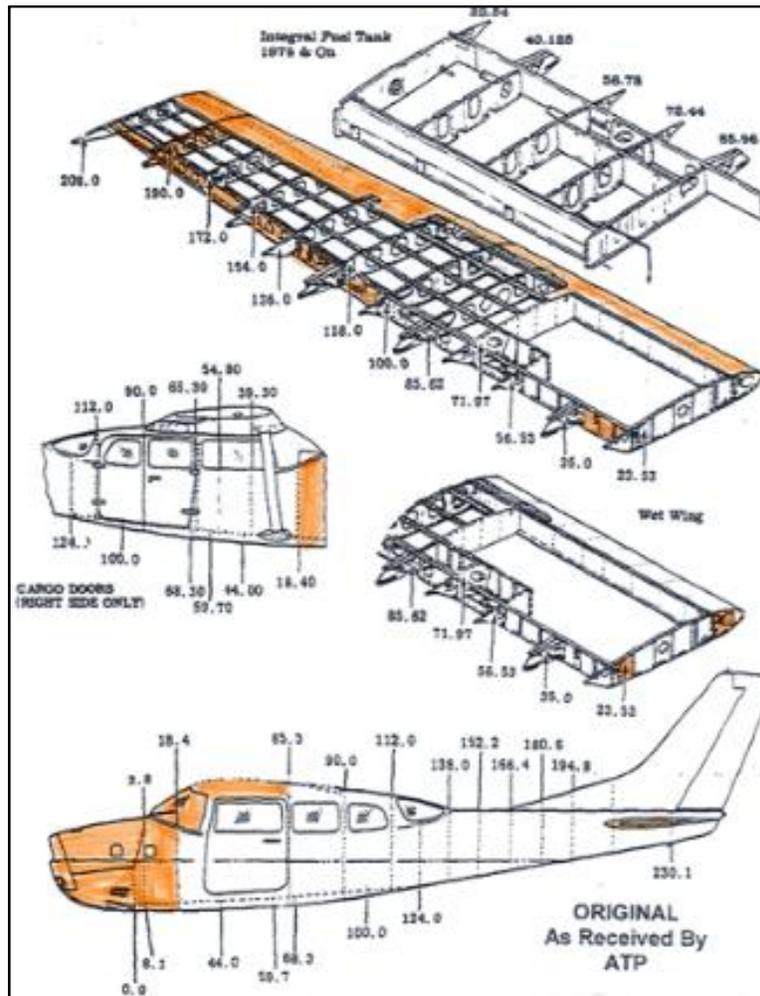


Figura No. 4 – Esquema de partes afectadas de la aeronave HK2803

El motor no se dependió de la bancada estructural, sin embargo sufrió daños sustanciales generando una deformación importante en la pared de fuego y parte de la cabina.

La hélice permaneció sujeta al motor. Las palas de la hélice no presentaron deformación en las puntas, condición que indicaba que probablemente el motor no estaba funcionando al momento de golpear los arboles y el terreno.

El plano derecho presentó múltiples golpes y deformaciones en borde de ataque, parte superior de plano con deformación plástica de la piel y deformación estructural en el borde de salida.

### **3. INFORMACIÓN DE TRIPULACIÓN Y AERONAVE**

El Piloto es poseedor de una licencia de Piloto Comercial de avión (PCA). Contaba con su chequeo vigente en el equipo, El certificado médico para el día del accidente se encontró vigente.

La aeronave se encontraba aeronavegable, con su documentación técnica y operacional vigente para el vuelo.

### **4. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN**

La investigación actualmente se encuentra adelantando las siguientes coordinaciones y consecución de información para análisis:

- Análisis de aspectos operacionales y procedimientos de la tripulación.
- Análisis de los procesos de mantenimiento del explotador.
- Inspección a la planta motriz en un taller aeronáutico especializado de acuerdo con los resultados encontrados durante la inspección es posible que se requiera otro tipo de análisis.
- Análisis al combustible utilizado por el avión, encontrado para el día del accidente.
- Procedimientos de emergencia, evacuación.

-----

Información actualizada el 18 de septiembre de 2021 a las 14:40 HL.

**GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

**Av. Eldorado No. 103 – 15, piso 5º.**

**[Investigación.accide@aerocivil.gov.co](mailto: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