Outlook

EQUIPO DE GERENCIA

Organizador	Alvaro Alejandro Avis Bello Vega <alvaro.bello@aerocivil.gov.co>
Hora de la reunión	Mié 17/12/2025, de 10:00 a 11:00
Mi respuesta	Aceptada
Asistentes necesarios	Alvaro Alejandro Avis Bello Vega, DIACC, Jose Angel Puccini Garcia, Luis Bernardo Puentes Torres, Zuli Paola Duarte Valencia, Yezmin Josiria Martinez Cuao
Asistentes opcionales	Robert Ricardo Rodriguez Moscoso, Miguel Fernando Caro Sepulveda, Julian Eduardo Echeverri Valencia, Pedro Alejandro Chica Castaneda, Plinio Enrique Marquez Aponte
Mensaje enviado	Jue 4/12/2025 11:43

Cordial saludo,
Amablemente solicito de su asistencia a la reunión de equipo de gerencia que se llevara a cabo en la sala de juntas de la autoridad aeronáutica.

SEMINARIOS DIACC 2025

Seminario Guaymaral

17 de abril de 2025






ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA


GLORIA SOBRE EL HORIZONTE

Seminario de Investigación de Accidentes y SMS en ambulancias aérea | 30 de septiembre de 2025.







Investigación y SMS en los Servicios a la Navegación Aérea.	02 de octubre de 2025.





Simposio de Gestión del Riesgo e Investigación de Accidentes	22 y 23 de octubre de 2025.







PARTICIPACIONES DIACC EN PROMOCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL 2025

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

FORMATO		
INFORMACIÓN GENERAL DE LAS ACTIVIDADES ACADÉMICAS		CEA Centro de Estudios Aeronáuticos
Clave: MEDU-1.0-012-073	Versión: 02	Fecha de aprobación: 16/09/2024

INFORMACIÓN GENERAL

CAMPO DE FORMACIÓN		ÁREA	FACTORES HUMANOS	
TIPO DE ACTIVIDAD ACADÉMICA	SEMINARIO FACTORES HUMANOS EN AVIACIÓN	DENOMINACIÓN DE ACTIVIDAD ACADÉMICA		SEMINARIO
COORDINADOR GRUPO	CAROLINA ROJAS UMBARILA			
RESPONSABLE CAMPO DE FORMACIÓN	ELIANA PATRICIA RINCÓN SÁNCHEZ			
COORDINADOR ACTIVIDAD ACADÉMICA	ELIANA PATRICIA RINCÓN SÁNCHEZ			
FECHA INICIO	31 DE MARZO DE 2025	FECHA TERMINACIÓN		8 DE ABRIL DE 2025
No. PERIODO ACADÉMICO	2025	INTENSIDAD HORARIA		40 HORAS
VERSIÓN PLAN DE ESTUDIOS		CÓDIGO PLAN DE ESTUDIOS		

DOCENTES ASIGNADOS

Apellidos y Nombres	Documento de Identidad	Correo Electrónico	Asignatura	Unidad de asignatura	Intensidad horaria por docente	Intensidad horaria de unidad de asignatura	Total Horas asignatura	Fecha de inicio asignatura	Fecha finalización asignatura	Fecha entrega nota Final de asignatura
RINCON ELIANA	52084230	eliana.rincon@aerocivil.gov.co	generalidades y desempeño humano	generalidades	2	2	2	31-mar-25	31-mar-25	
JIMENEZ PAOLA	1014260277	paola.jimenez@aerocivil.gov.co	Competenolas y gestión emocional del personal aeronáutico	elementos factores humanos	2	2	2	31-mar-25	31-mar-25	
TRUJILLO LILIANA	22533682	liliana.trujillo@aerocivil.gov.co	Gestión de Amenaza y Error y conolenola situacional	error humano	2	2	2	31-mar-25	31-mar-25	
MALPICA DIEGO	74187581	diego.malpica@fac.mil.co	HFACS / HFIX / FACES	elementos factores humanos	2	2	2	1-abr-25	1-abr-25	
FARFAN MARIAN	1032438788	mfarfanf@uanl.edu.co	Factores Fisiológicos que afectan el desempeño humano	elementos factores humanos	2	2	2	1-abr-25	1-abr-25	
DUQUE LAURA	38776804	laura@duqueambia.co	Causas y tipos de errores en el medio aeronáutico	error humano	2	2	2	1-abr-25	1-abr-25	

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Principio de Procedencia: 7101

FORMATO	
HORARIO DE CLASES	CEA Centro de Estudios Aeronáuticos

Evento Académico	SEMINARIO FACTORES HUMANOS EN AVIACION	Modalidad	VIRTUAL			Grupo	Extensión y Proyección Social
Área	FACTORES HUMANOS	Salón / Laboratorio	VIRTUAL	Semana de	31 marzo 2025	A	4 abril 2025

Hora	Lunes 31 marzo	Martes 1 abril	Miercoles 2 abril	Jueves 3 abril	Viernes 4 abril	Sábado 5
07:00 a 08:40	Generalidades y desempeño humano	HFACS / HFIX / FACES	Perspectiva de los FFHH desde el modelo de las organizaciones saludables	Generalidades de la investigación de accidentes aéreos	Más allá del Factor Humano: una mirada al SMS 2.0, diseño centrado en las personas	
	DRA ELIANA RINCON	DR DIEGO MALPICA	PS MARTHA DUARTE	CR (R) MIGUEL CAMACHO	TP. GUSTAVO RODRIGUEZ	
08:40 a 09:00	D E S C A N S O					
09:00 - 10:40	Competencias y gestión emocional del personal aeronáutico	Factores Fisiológicos que afectan el desempeño humano	Gestión de competencias en el personal aeronáutico	Factores Médicos en accidentalidad aérea	Más allá del Factor Humano: una mirada al SMS 2.0, diseño centrado en las personas	
	PS. PAOLA JIMENEZ	DRA MARIAN FARFAN	PS DIANA SUAREZ	DR MIGUEL CARO	TP. GUSTAVO RODRIGUEZ	
10:40 a 11:00	D E S C A N S O					
11:00 - 12:40	Gestión de Amenaza y Error y conciencia situacional	Causas y tipos de errores en el medio aeronáutico	Factores Humanos en Aviación no tripulada	Factores Humanos en accidentalidad aérea	El propósito de la certificación aeromédica en los Factores Humanos	
	ATC LILIANA TRUJILLO	DRA LAURA DUQUE	MY (R) JORGE AMADO	PS. LAURA GUTIERREZ	DRA ANGELITA SALAMANCA	

Nombre y Firma Coordinador Curso	Nombre y Firma Coordinador Área	Fecha de Aprobación	
ELIANA PATRICIA RINCÓN SÁNCHEZ	ELIANA PATRICIA RINCÓN SÁNCHEZ	20-mar-25	

CONFERENCIA: Gestión de Datos en Investigación de Accidentes





Excel HORARIO CURSO.xlsx Descargar

Archivo Inicio Insertar Compartir Diseño de página Fórmulas Datos Revisar Vista Automatizar

Centro de Estudios Aeronáuticos

Principio de Procedencia: 7101

Evento Académico	CURSO INVESTIGACIONES Y CONFORMIDADES DE LEY	Modalidad	VIRTUAL	Grupo Educación Aeronáutica, Extensión y Proyección Social
Area	SECRETARIA DE AUTORIDAD AERONAUTICA	Salón / Laboratorio	MICROSOFT TEAMS	Semana del 28 al 1° agosto del 2025

Hora	Lunes 28	Martes 29	Miércoles 30	Jueves 31	Viernes 1	Sabado 2
07:00-08:40			HISTORIA DE LA AERONAUTICA CIVIL Y POLITICAS DE LA ENTIDAD	EL ESPACIO AEREO	AEROPUERTOS Y AERODROMOS	
			ANGELA BURBANO	PLINIO MARQUEZ	LIZ MARTINEZ	
09:00 - 10:40			LA AERONAVE	LEGISLACION AERONAUTICA RAC 5- RAC 6	AEROPUERTOS Y AERODROMOS	
			GUSTAVO MORENO	ROCIO AYALA	LIZ MARTINEZ	
11:00 - 12:40			PRINCIPIOS Y DERECHOS FUNDAMENTALES CONSTITUCIONALES	LEGISLACION AERONAUTICA RAC 5- RAC 6	LICENCIAMIENTO DE PERSONAL AERONAUTICO	
			ANGELA ALZATE	ROCIO AYALA	CARLOS BURGOS	
14:00 - 15:40			ESTRUCTURA DEL ESTADO	INFRACCIONES Y SANCIONES AERONAUTICAS RAC 13	INFRACCIONES Y SANCIONES AERONAUTICAS RAC 13	
			ANGELA ALZATE	JAVIER RIAÑO	JAVIER RIAÑO	

FRANCISCO LUIS BEDOYA [illegible]ERO
Nombre y Firma Coordinador del curso

CAROLINA ROJAS UMBARILA
Nombre y Firma Coordinador Área

Fecha de Aprobación:
24/07/2025

HORARIO INV. Hoja1

Excel HORARIO CURSO BASICO INSP OPERAC... Descargar

Archivo Inicio Insertar Compartir Diseño de página Fórmulas Datos Revisar Vista Automatizar Ayuda Dibujo

D10 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

6	Evento Académico	CURSO BÁSICO INSPECTOR DE OPERACIONES-BO1		Modalidad	PRESENCIAL		Aeronáutica, Extensión y Proyección Social
7	Area	SECRETARIA DE AUTORIDAD AERONAUTICA		Salón / Laboratorio	Salón No 5	Semana del 11 al 20 agosto del 2025	
8							
9	Hora	Lunes 11	Martes 12	Miércoles 13	Jueves 14	Viernes 15	Sabado 16
10	07:00-08:40	INDUCCIÓN OPERACIONES AÉREAS CIVILES	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES	CATEDRA AERONÁUTCA	ETAPA PREVIA PROCESOS DE CERTIFICACIÓN	PROCESO DE CERTIFICACIÓN - FASE 3	
11			PLINIO MARQUEZ APONTE/DTIACC	MARIELA RODRIGUEZ CEA	GPO DE CERTIFICACIONES, FABIO SAAVEDRA- GPO OPERACIONES	GPO DE CERTIFICACIONES, FABIO SAAVEDRA- GPO OPERACIONES	
12	09:00 - 10:40	INDUCCIÓN OPERACIONES AÉREAS CIVILES	GENERALIDADES DE CERTIFICACIÓN, LEGISLACIÓN Y REGULACIÓN SOBRE CERTIFICACIÓN	CATEDRA MICEA	PROCESO DE CERTIFICACIÓN - FASE 1	PROCESO DE CERTIFICACIÓN - FASE 3	
13			CR Gamboa- Gustavo Moreno (coordinador Gpo Gestión Juridica, Rocio Ayala (coord Gpo Aerocomerciales)	ANGELA ALZATE-CEA	GPO DE CERTIFICACIONES, FABIO SAAVEDRA- GPO OPERACIONES	GPO DE CERTIFICACIONES, FABIO SAAVEDRA- GPO OPERACIONES	
14	11:00 - 12:40	OACI - OBLIGACIONES ESTRUCTURA	INTRODUCCIÓN AL SMS	CENTROS DE INSTRUCCIÓN	PROCESO DE CERTIFICACIÓN - FASE 2	PROCESO DE CERTIFICACIÓN - FASE 4	
15		PLINIO MARQUEZ APONTE/DTIACC	ADRIANA RICO	CARLOS M. BURGOS (GPO LICENCIAS)	GPO DE CERTIFICACIONES, FABIO SAAVEDRA- GPO OPERACIONES	GPO DE CERTIFICACIONES, FABIO SAAVEDRA- GPO OPERACIONES	
16	14:00 - 15:40	SRVSOP ESTRUCTURA-INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES	INTRODUCCIÓN AL SMS	CENTROS DE INSTRUCCIÓN	PROCESO DE CERTIFICACIÓN - FASE 3	PROCESO DE CERTIFICACIÓN - FASE 4	
17		PLINIO MARQUEZ APONTE/DTIACC	ADRIANA RICO	CARLOS M. BURGOS (GPO LICENCIAS)	GPO DE CERTIFICACIONES, FABIO SAAVEDRA- GPO OPERACIONES	GPO DE CERTIFICACIONES, FABIO SAAVEDRA- GPO OPERACIONES	

FAC-S-2025-033388-CE

Defensa

FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA

FAC-S-2025-033388-CE
Al contestar, cite este número
Página 1 de 2, de la Comunicación Radicado
No FAC-S-2025-033388-CE del 5 de septiembre de 2025 / MDN-COGFM-FAC-COFAC-JEMFA-CACOM-4

Señor Coronel (R)
ALVARO ALEJANDRO AVIS BELLO VEGA
Ddirreccion tecnica de investigacion de accidentes AEROCIVIL
Email: aavisbello@gmail.com
Bogotá, D.C.

Contraseña:OCBXy4GnW

Asunto: Agradecimiento participación conferencista SAFETY TALKS PLUS CACOM-4

En nombre de este Comando, queremos expresar nuestro más sincero agradecimiento al señor Coronel(R) Álvaro Alejandro Avis Bello Vergara Director de la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes de la AEROCIVIL, por su valioso apoyo brindado para la participación de su funcionario en la conferencia SAFETY TALKS PLUS, llevada a cabo el 04 de septiembre de 2025 en las instalaciones del Comando Aéreo de Combate No.4.

La idoneidad del señor Coronel (R) Henry Camacho Cristancho, permitió compartir sus experiencias y amplios conocimientos en materia de seguridad operacional, mediante la metodología presencial y virtual para un auditorio compuesto por 642 militares y personal civil relacionado con las operaciones aéreas de la Fuerza; lo cual fomenta que las nuevas generaciones de la FAC, mantengan viva la moral combativa para cumplir la misión con las mejores prácticas de seguridad operacional.

Para materializar lo anterior, con su venia, queremos invitar a nuestro Comando a los funcionarios que tenga a bien seleccionar, con el fin de realizar una actividad "ASÍ SE VA A LAS ESTRELLAS", donde el personal visitante puede conocer de cerca nuestras capacidades y doctrina operacional.

FAC-S-2025-033388-CE

Defensa

FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA

Cordialmente;

Coronel DANIEL RICARDO ZAQUE ALFONSO
Comandante Comando Aéreo De Combate No. 4

TC. MORAN / OPSOP

Elaboró: ASS3. DAZA / OPSOP Revisó: CR. ZAQUE / CACOM-4 Aprobó:CR. ZAQUE / CACOM-4

SIC ITUR AD ASTRA

PÚBLICA

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES
EJÉRCITO NACIONAL
DIVISIÓN DE AVIACIÓN ASALTO AÉREO

Bogotá D.C., 08 de octubre de 2025

Señor
ALVARO ALEJANDRO AVIS BELLO VEGA
Director Técnico de Investigación de Accidentes
Bogotá D.C.

Asunto: Objetivo décimo seminario excelencia.

Con toda atención me dirijo al señor Director Técnico de Investigación de Accidentes, que gracias a la idoneidad del señor Coronel (R) Henry Camacho Cristancho y el señor Julián Mauricio Dallos Mosquera quienes participaron como conferencistas en el décimo seminario de excelencia de Aviación de la División de Aviación Asalto Aéreo del Ejército Nacional en donde participaron 150 personas, pilotos y tripulantes de manera presencial y virtual llevado acabo el día 23 de septiembre del año en curso en el auditorio de la Brigada de Inteligencia N°1, se permitió compartir sus experiencias y amplios conocimientos en materia de seguridad operacional e investigación de accidentes. Con ello se busco mejorar, ampliar y conocer nuevos conocimientos en busca de buenas prácticas que nos ayuda a cumplir la misión.

Con lo anterior queremos agradecer al señor Director Técnico de Investigación de Accidentes por el personal asignado fortaleciendo los lazos entre la Aeronáutica Civil y el Ejército Nacional para que la aviación siga creciendo y actualizándose en la forma y métodos que nos permita trabajar juntos y mitigar los riesgos en busca de una seguridad operacional robustecida.

Respetuosamente,

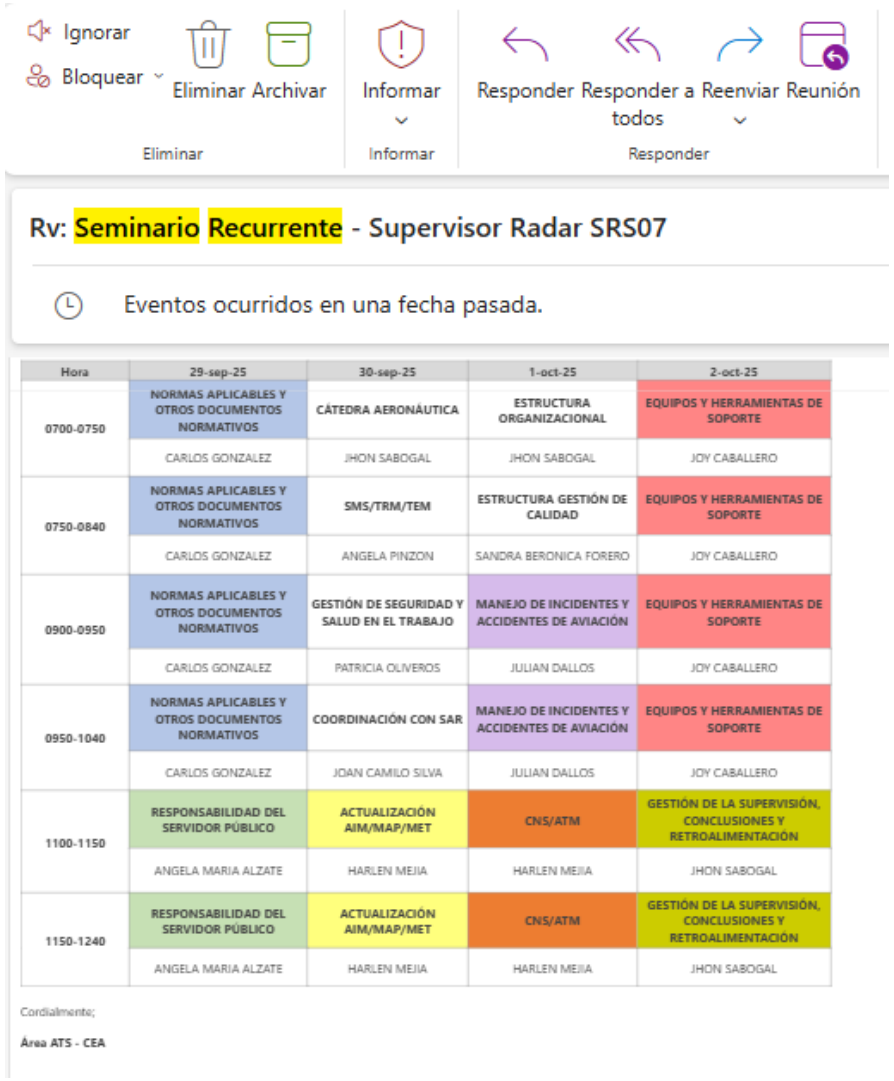
Coronel CARLOS ANDRES CORTES CHAVES
Director Centro de Excelencia de Aviación del Ejército

Elaboró: MY. Francisco Rojas
Oficial SEGOP DAVAA

PATRIA HONOR LEALTAD

Aeropuerto Internacional el Dorado entrada Puerta N° 6 Vía a CATAM.
Nueva Zona de Aviación, Campo Aéreo "General José Joaquín Matallana Bermúdez"
davaa@ejercito.mil.co - www.ejercito.mil.co

PÚBLICA



Ignorar
Bloquear
Eliminar
Archivar
Informar
Responder
Responder a todos
Reenviar
Reunión
Eliminar
Informar
Responder

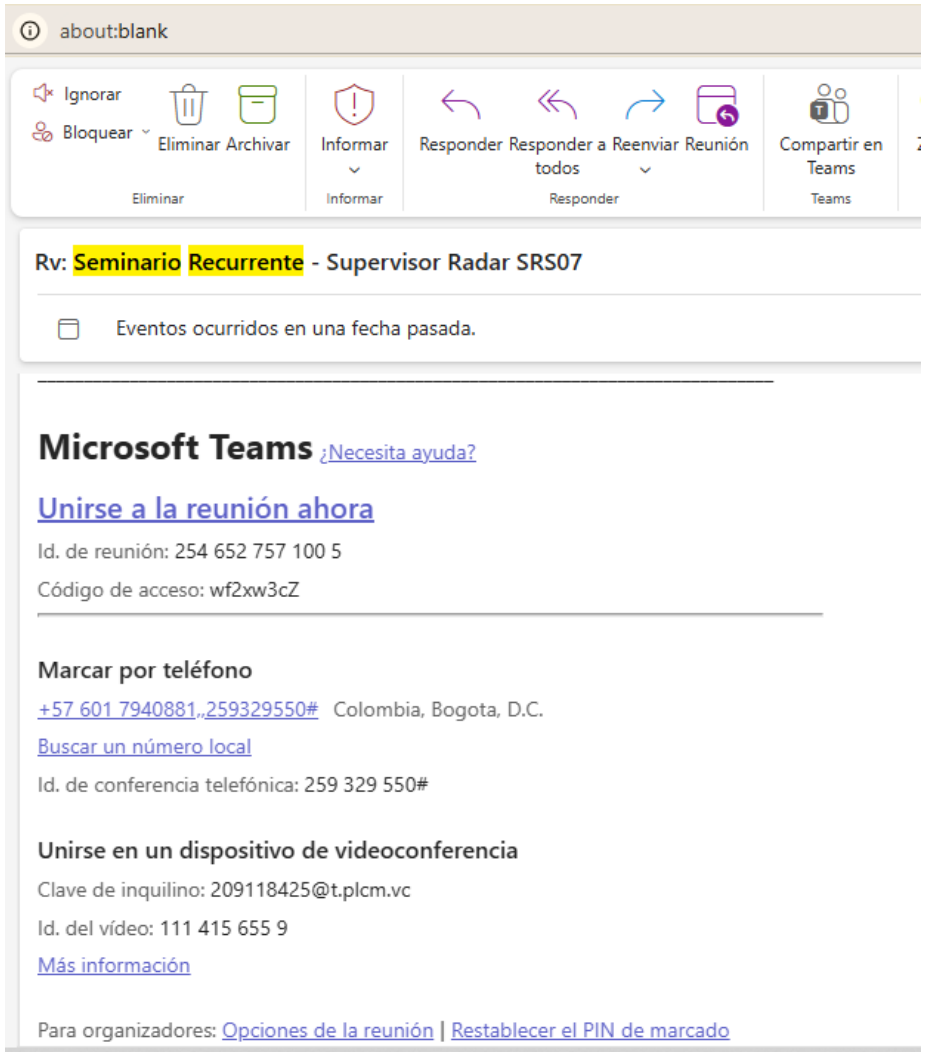
Rv: Seminario Recurrente - Supervisor Radar SRS07

Eventos ocurridos en una fecha pasada.

Hora	29-sep-25	30-sep-25	1-oct-25	2-oct-25
0700-0750	NORMAS APLICABLES Y OTROS DOCUMENTOS NORMATIVOS	CÁTEDRA AERONÁUTICA	ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL	EQUIPOS Y HERRAMIENTAS DE SOPORTE
	CARLOS GONZALEZ	JHON SABOGAL	JHON SABOGAL	JOY CABALLERO
0750-0840	NORMAS APLICABLES Y OTROS DOCUMENTOS NORMATIVOS	SMS/TRM/TEM	ESTRUCTURA GESTIÓN DE CALIDAD	EQUIPOS Y HERRAMIENTAS DE SOPORTE
	CARLOS GONZALEZ	ANGELA PINZON	SANDRA BERONICA FORERO	JOY CABALLERO
0900-0950	NORMAS APLICABLES Y OTROS DOCUMENTOS NORMATIVOS	GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	MANEJO DE INCIDENTES Y ACCIDENTES DE AVIACIÓN	EQUIPOS Y HERRAMIENTAS DE SOPORTE
	CARLOS GONZALEZ	PATRICIA OLIVEROS	JULIAN DALLOS	JOY CABALLERO
0950-1040	NORMAS APLICABLES Y OTROS DOCUMENTOS NORMATIVOS	COORDINACIÓN CON SAR	MANEJO DE INCIDENTES Y ACCIDENTES DE AVIACIÓN	EQUIPOS Y HERRAMIENTAS DE SOPORTE
	CARLOS GONZALEZ	JOAN CAMILO SILVA	JULIAN DALLOS	JOY CABALLERO
1100-1150	RESPONSABILIDAD DEL SERVIDOR PÚBLICO	ACTUALIZACIÓN AIM/MAP/MET	CNS/ATM	GESTIÓN DE LA SUPERVISIÓN, CONCLUSIONES Y RETROALIMENTACIÓN
	ANGELA MARIA ALZATE	HARLEN MEJIA	HARLEN MEJIA	JHON SABOGAL
1150-1240	RESPONSABILIDAD DEL SERVIDOR PÚBLICO	ACTUALIZACIÓN AIM/MAP/MET	CNS/ATM	GESTIÓN DE LA SUPERVISIÓN, CONCLUSIONES Y RETROALIMENTACIÓN
	ANGELA MARIA ALZATE	HARLEN MEJIA	HARLEN MEJIA	JHON SABOGAL

Cordialmente;

Área ATS - CEA



about:blank

Ignorar
Bloquear
Eliminar
Archivar
Informar
Responder
Responder a todos
Reenviar
Reunión
Compartir en Teams
Eliminar
Informar
Responder
Teams

Rv: Seminario Recurrente - Supervisor Radar SRS07

Eventos ocurridos en una fecha pasada.

Microsoft Teams ¿Necesita ayuda?

Unirse a la reunión ahora

Id. de reunión: 254 652 757 100 5

Código de acceso: wf2xw3cZ

Marcar por teléfono

+57 601 7940881,,259329550# Colombia, Bogota, D.C.

Buscar un número local

Id. de conferencia telefónica: 259 329 550#

Unirse en un dispositivo de videoconferencia

Clave de inquilino: 209118425@t.plcm.vc

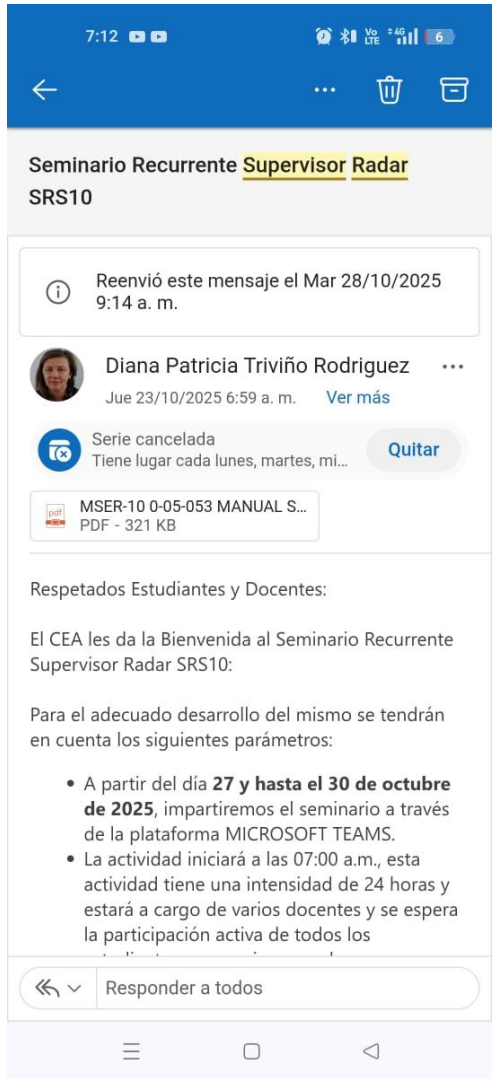
Id. del vídeo: 111 415 655 9

Más información

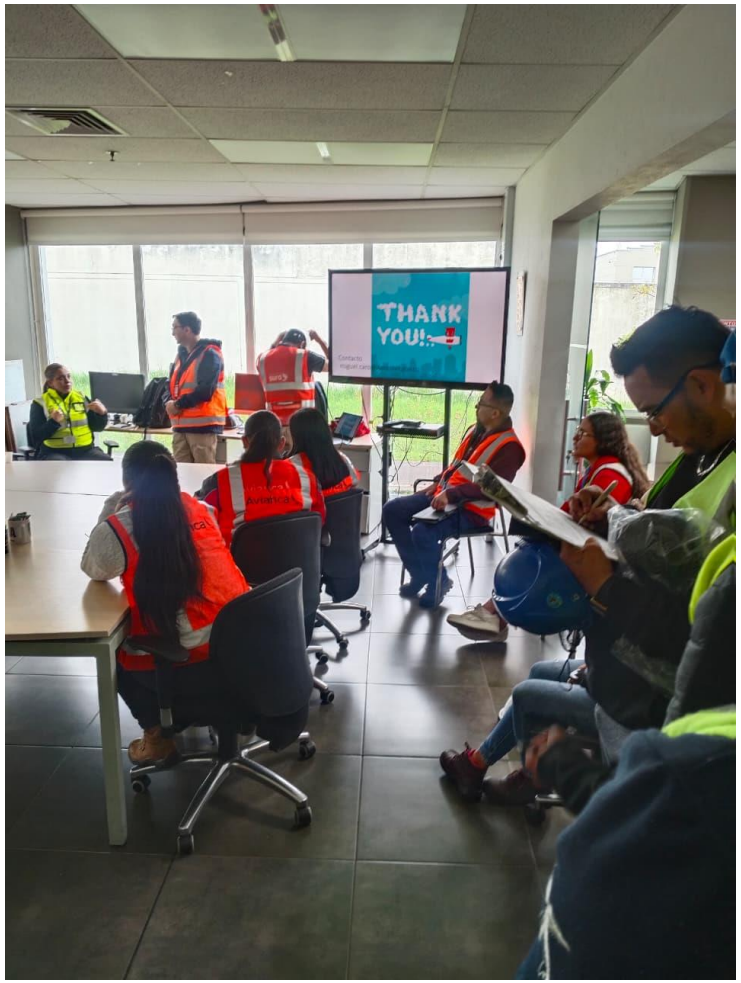
Para organizadores: Opciones de la reunión | Restablecer el PIN de marcado

Hora	27-oct-25	28-oct-25	29-oct-25	30-oct-25
0700-0750	NORMAS APLICABLES Y OTROS DOCUMENTOS NORMATIVOS	GESTIÓN DE CALIDAD	CÁTEDRA AERONÁUTICA	EQUIPOS Y HERRAMIENTAS DE SOPORTE
	CARLOS GONZALEZ	SANDRA BERONICA FORERO	JHON SABOGAL	MAURICIO FERRER
0750-0840	NORMAS APLICABLES Y OTROS DOCUMENTOS NORMATIVOS	SMS/TRM/TEM	ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL	EQUIPOS Y HERRAMIENTAS DE SOPORTE
	CARLOS GONZALEZ	JHON SANCHEZ	JHON RIVERA	MAURICIO FERRER
0900-0950	NORMAS APLICABLES Y OTROS DOCUMENTOS NORMATIVOS	GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	MANEJO DE INCIDENTES Y ACCIDENTES DE AVIACIÓN	EQUIPOS Y HERRAMIENTAS DE SOPORTE
	CARLOS GONZALEZ	MARTHA CECILIA SANCHEZ	JULIAN DALLOS	MAURICIO FERRER
0950-1040	COORDINACIÓN CON SAR	NORMAS APLICABLES Y OTROS DOCUMENTOS NORMATIVOS	MANEJO DE INCIDENTES Y ACCIDENTES DE AVIACIÓN	EQUIPOS Y HERRAMIENTAS DE SOPORTE
	JOAN CAMILO SILVA	CARLOS GONZALEZ	JULIAN DALLOS	MAURICIO FERRER
1100-1150	RESPONSABILIDAD DEL SERVIDOR PÚBLICO	ACTUALIZACIÓN AIM/MAP/MET	CNS/ATM	GESTIÓN DE LA SUPERVISIÓN, CONCLUSIONES Y RETROALIMENTACIÓN
	CARLOS GONZALEZ	HARLEN MEJIA	HARLEN MEJIA	JHON RIVERA/GERMAN MARULANDA
1150-1240	RESPONSABILIDAD DEL SERVIDOR PÚBLICO	ACTUALIZACIÓN AIM/MAP/MET	CNS/ATM	GESTIÓN DE LA SUPERVISIÓN, CONCLUSIONES Y RETROALIMENTACIÓN
	CARLOS GONZALEZ	HARLEN MEJIA	HARLEN MEJIA	JHON RIVERA/GERMAN MARULANDA

Se adjunta el documento MSER-10 0-05-053 MANUAL SUPERVISION DE DEPENDENCIA ATS



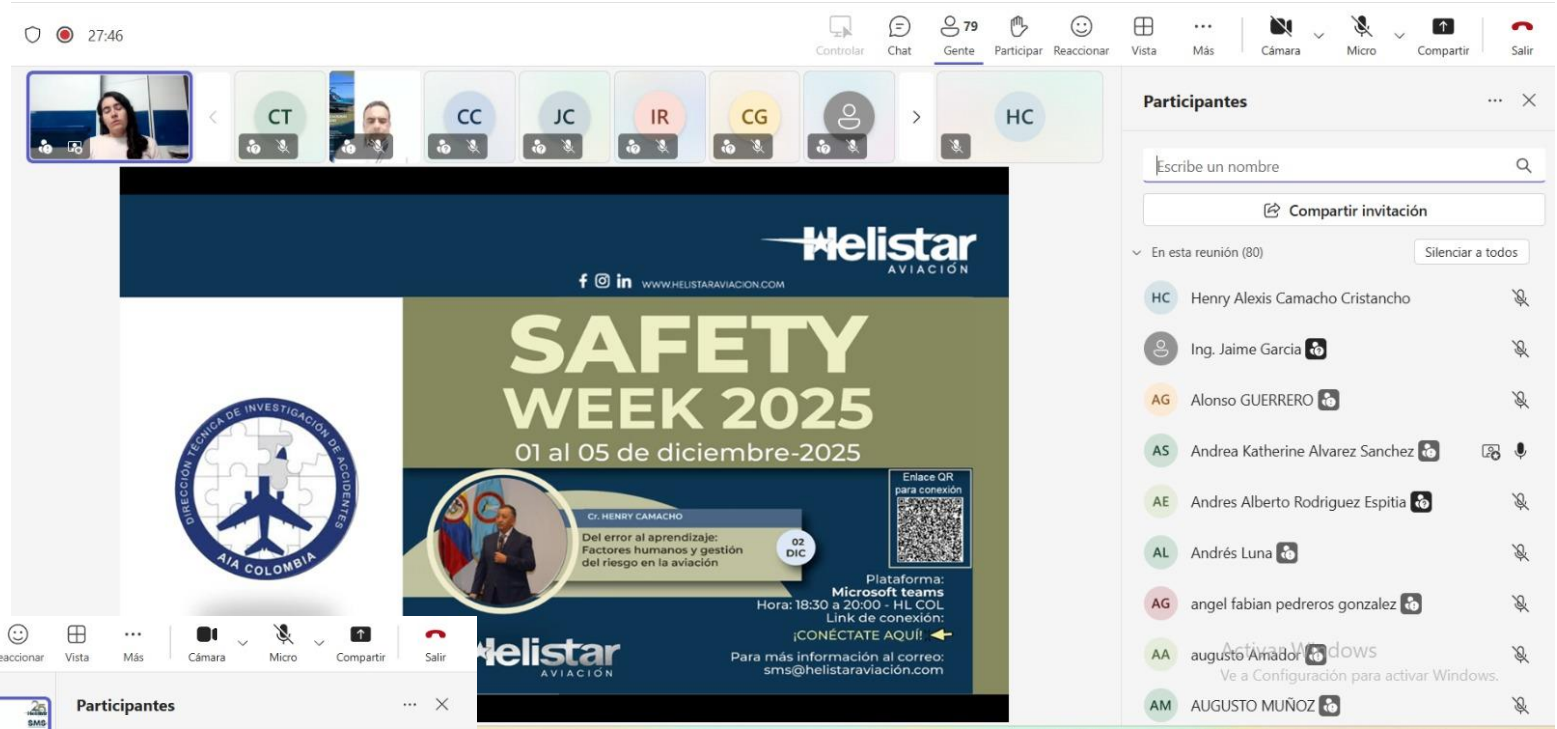

THANK
YOU!

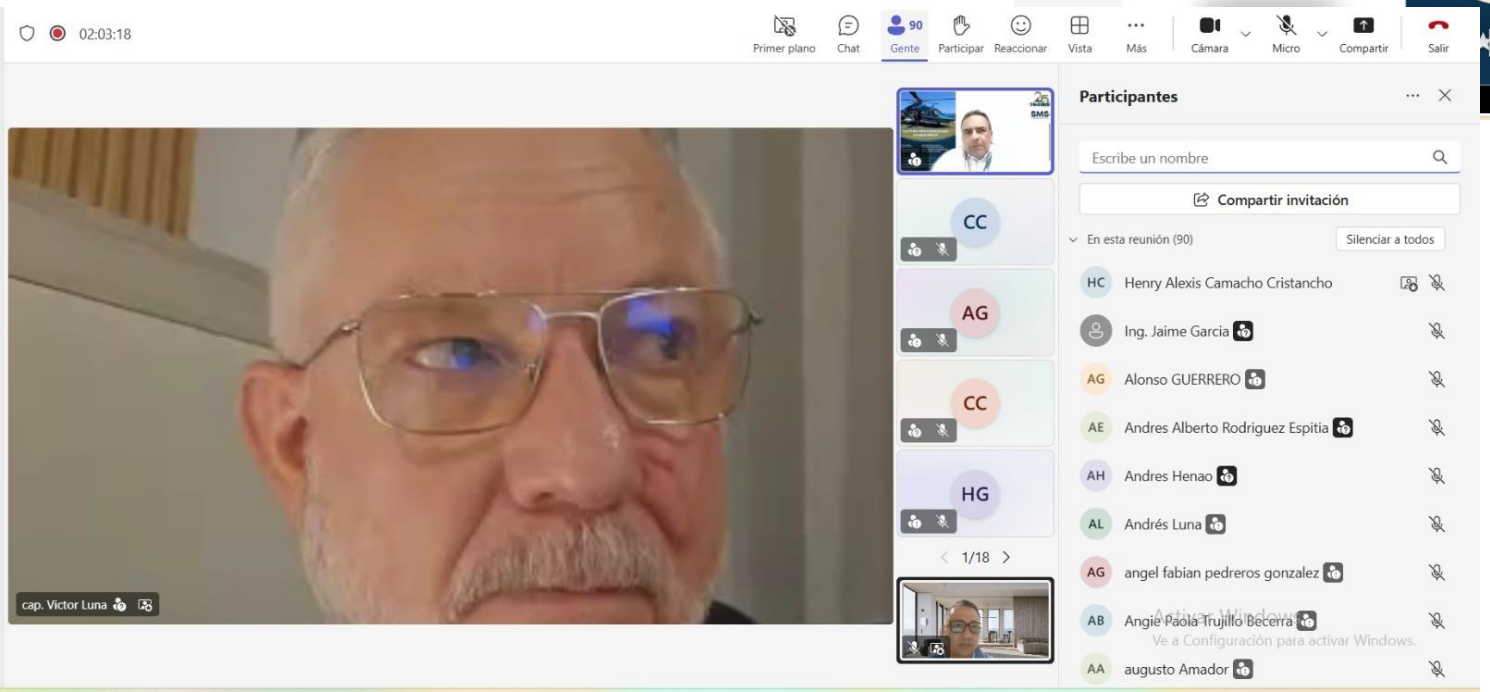

THANK
YOU!

Seminario de factores Humanos	22 de octubre 2025






27:46
Controlar
Chat
Gente
Participar
Reaccionar
Vista
Más
Cámara
Micro
Compartir
Salir
CT
CC
JC
IR
CG
HC
Participantes
Escribe un nombre
Compartir invitación
En esta reunión (80)
Silenciar a todos
Henry Alexis Camacho Cristancho
Ing. Jaime Garcia
Alonso GUERRERO
Andrea Katherine Alvarez Sanchez
Andres Alberto Rodriguez Espitia
Andrés Luna
angel fabian pedreros gonzalez
augusto Amador
AUGUSTO MUÑOZ
Helistar AVIACIÓN
WWW.HELISTARAVIACION.COM
SAFETY
WEEK 2025
01 al 05 de diciembre-2025
Cr. HENRY CAMACHO
Del error al aprendizaje:
Factores humanos y gestión
del riesgo en la aviación
02 DIC
Enlace QR para conexión
Plataforma:
Microsoft teams
Hora: 18:30 a 20:00 - HL COL
Link de conexión:
¡CONÉCTATE AQUI!
Para más información al correo:
sms@helistaraviación.com
DIRECCION TECNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
AIA COLOMBIA


02:03:18
Primer plano
Chat
Gente
Participar
Reaccionar
Vista
Más
Cámara
Micro
Compartir
Salir
cap. Victor Luna
1/18
Participantes
Escribe un nombre
Compartir invitación
En esta reunión (90)
Silenciar a todos
Henry Alexis Camacho Cristancho
Ing. Jaime Garcia
Alonso GUERRERO
Andres Alberto Rodriguez Espitia
Andres Henao
Andrés Luna
angel fabian pedreros gonzalez
Angie Paola Trujillo Becerra
augusto Amador

Seminario ICARO	04 de diciembre de 2025





Outlook

formato presentación metas y metas 98 trimestre pasado

Desde Robert Ricardo Rodriguez Moscoso <robert.rodriguez@aerocivil.gov.co>
Fecha Mar 9/12/2025 10:15
Para Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>

3 archivos adjuntos (6 MB)

PPT Plantilla información - Adscritas 2025.pptx; EVIDENCIAS ACTIVIDAD 1 III trim 25.pdf; 98. act 1 Cumpl Plan Accion Seg Opnal DIACC III trimestre 2025.pdf;

Cordialmente

Robert Ricardo Rodríguez Moscoso
Dirección Técnica de Investigación de Accidentes

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

robert.rodriguez@aerocivil.gov.co
Microsof – Teams
www.aerocivil.gov.co
Bogotá, Colombia

AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.

MENOS PAPEL MÁS AMBIENTE

Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo.
El cuidado del medio ambiente es responsabilidad de todos

Transporte

AERONÁUTICA CIVIL®
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



Lecciones para la Aviación Civil Civil

Aprendiendo de la experiencia: Análisis de perspectiva sistémica sistémica para fortalecer la seguridad operacional



Principio fundamental

El único objetivo es la prevención

Esta conferencia no busca asignar culpa.
Como lo establece el Anexo 13, el Doc 9756 y el RAC 114, la investigación de accidentes existe exclusivamente para aprender y evitar que vuelvan a ocurrir.

Marco normativo: Anexo 13 de OACI, Doc 9756 (Manual de de investigación de accidentes) y RAC 114 establecen que toda toda investigación debe ser independiente, objetiva y orientada a orientada a la prevención.

Agenda de la Conferencia

01

Marco conceptual

Anexo 13, Doc 9756 y enfoque sistémico de investigación.

02

Seis lecciones estructurales

Análisis de patrones recurrentes en accidentes recientes.

03

Cambios necesarios

Sistemas de reporte, entrenamiento y gestión del riesgo.

04

Reflexión operacional

Qué haría diferente en su rol después de estas lecciones.

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Marco Conceptual: Investigación de Accidentes

Anexo 13 de OACI

- Investigación independiente y objetiva.
- Enfoque preventivo, no punitive.
- Recopilación sistemática de datos.
- Clasificación de ocurrencia / Taxonomías OACI.

Doc 9756

- Análisis de defensas de seguridad.
- Identificación de factores contribuyentes.
- Relación causa-recomendación.



"Cada accidente es una oportunidad de aprendizaje sistémico, nunca un evento aislado."

Enfoque Sistémico

Los accidentes no ocurren por una sola causa, sino por el alineamiento de múltiples factores latentes que atraviesan las defensas del sistema.

Condiciones latentes

Vulnerabilidades organizacionales, diseño de procedimientos, cultura operacional.

Defensas

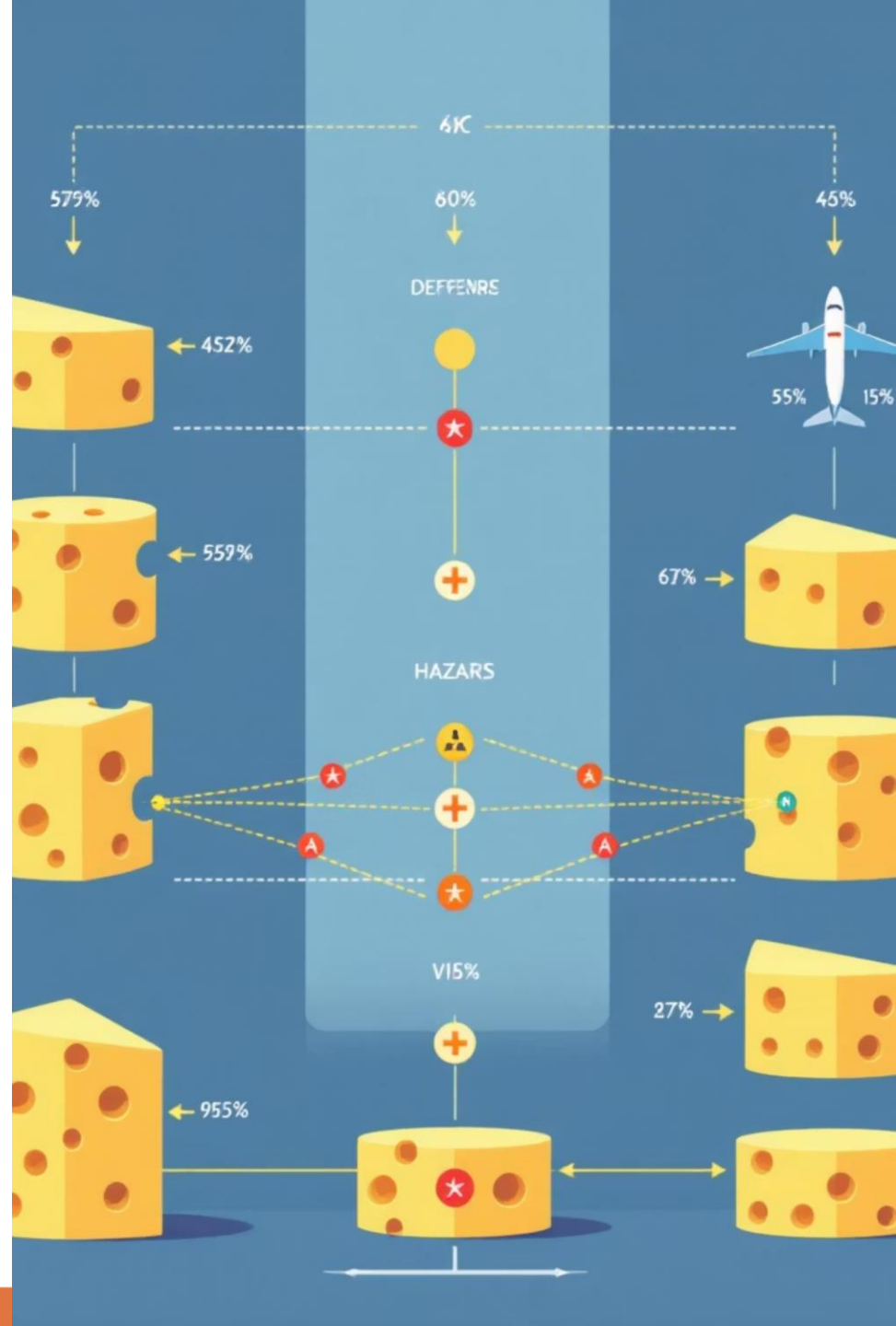
Entrenamiento, procedimientos, tecnología. (Mantenimiento, supervision, comunicación).

Actos inseguros

Manifestación visible del fallo sistémico, no la causa raíz.

Accidente

Resultado cuando todas las defensas fallan simultáneamente.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Lección 1: Preparación del Vuelo

La preparación es una defensa crítica de seguridad

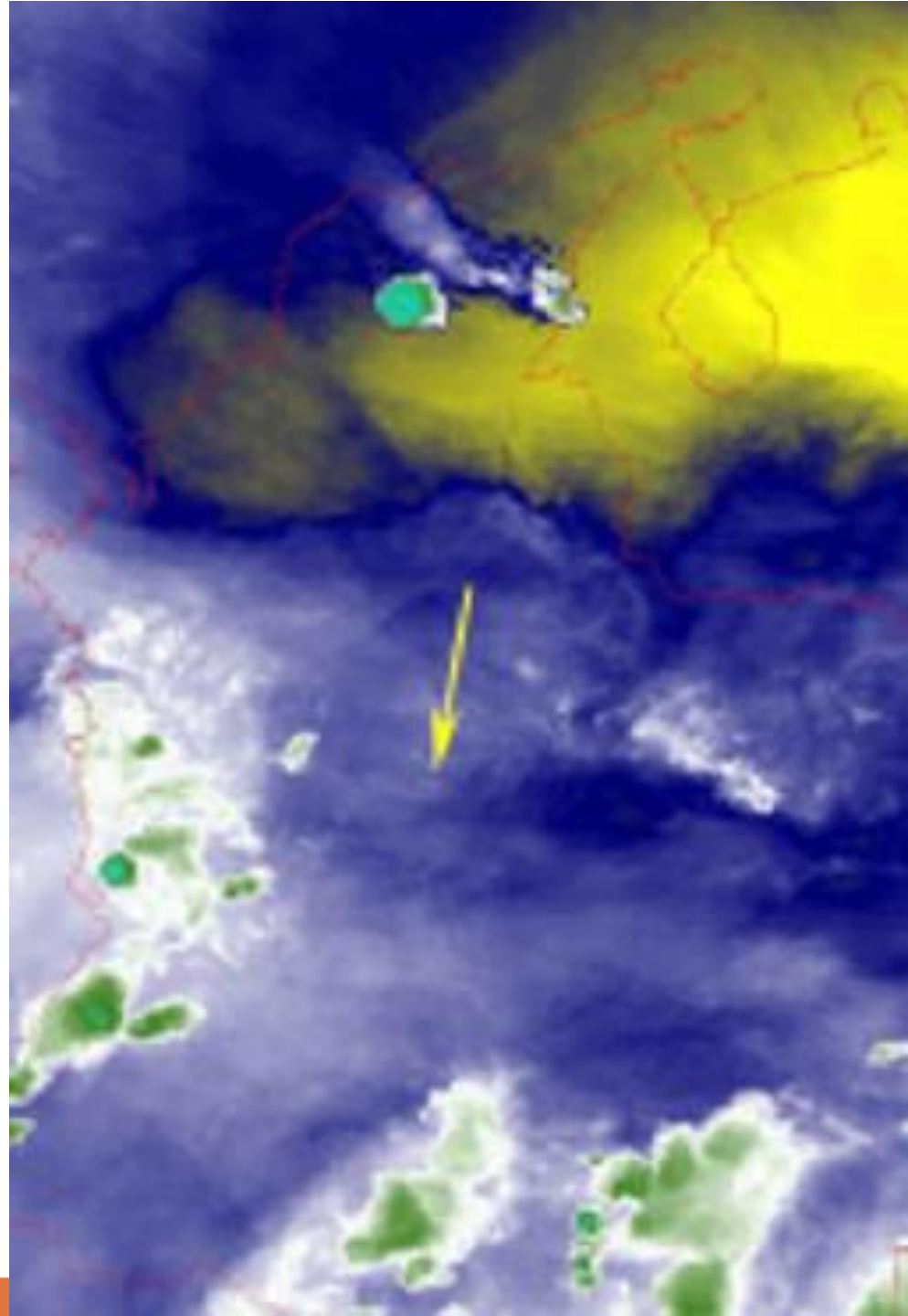
Meteorología operacional

- No es un checklist, es un escenario dinámico.
- Herramientas: SIGMET, GDAS, PIREP, SATRAD.
- Requiere juicio operacional activo.
- Predicciones MET que deberían evaluarse evaluarse críticamente.

Aeronavegabilidad

- Verificación exhaustiva del estado de mantenimiento.
- Ítems "menores" pueden revelar vulnerabilidades sistémicas.
- Ejemplo: placa faltante AD 87-08-09 (caso (caso N176DZ).
- Cultura organizacional vs. cumplimiento normativo.

Pregunta crítica: ¿Cuántas veces una condición "menor" en mantenimiento ha sido tomada como culturalmente aceptable en su operación y solamente evidenciada a partir de la investigación de otro factor?



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Lección 2: Tecnología y Sus Limitaciones

El problema

Caso N176DZ: Radar sin retornos retornos aunque había nubes AC/AS. Turbulencia en aire claro no claro no es detectable por radar radar convencional.

La realidad técnica

El radar detecta gradientes de precipitación, no turbulencia invisible directamente.

La solución operacional

Entrenamiento recurrente en interpretación avanzada productos.
Comunicación ATC-tripulación-despacho cuando el radar es insuficiente.

"Ningún radar sustituye el principio de tiempo y distancia frente al riesgo. La tecnología complementa, no reemplaza, el criterio operacional."

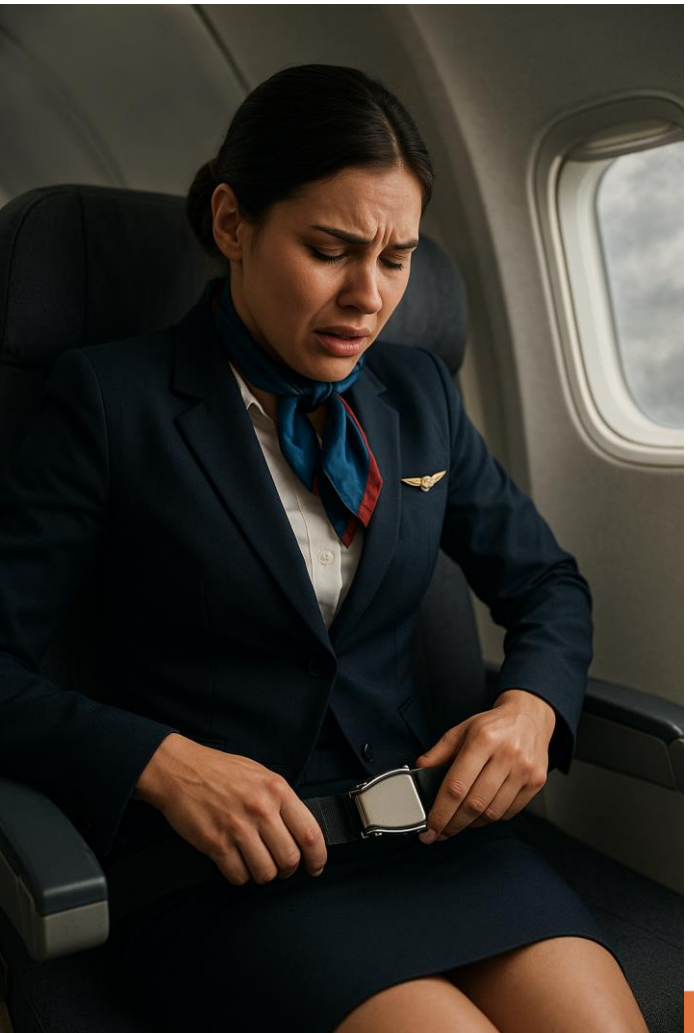






Lecciones 3: Procedimientos

Los procedimientos se aplican… pero deben aplicarse a tiempo



- Advertencias tardías para asiento de tripulación de cabina
- Señal de cinturones activada pero insuficiente
- Tiempo de reacción ≠ momento adecuado
- Gestión integrada cabina + cabina de mando

> “La señal de cinturones permanecía activa, mientras auxiliaries de vuelo abreviaban sus tareas en cabina Fractura de tibia y peroné, a un Tripulante de Cabina "

Leccion 4: Cultura de Reporte



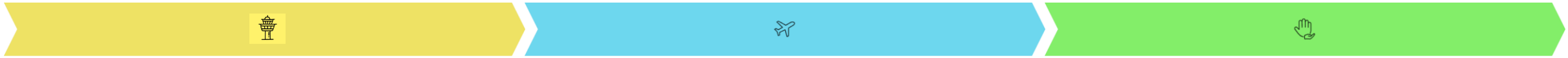


¿La cultura de reportes sigue siendo débil?

- Declaración tardía de condiciones anormales.
- Declaración aeronavegabilidad.
- Fallas menores no reportadas por evitar demoras.
- RAC 114: Obligatoriedad de reportar sucesos.

"Lo que no se reporta, tiende a repetirse, el reporte no castiga, previene.

Leccion 5: Coordinación



ATS

Control de tránsito aéreo

Tripulación

Operaciones de vuelo

Despacho

Planificación operacional

Una sola red integrada de seguridad

Hallazgos comunes:

ATC sin insumos suficientes para advertir peligros.

Información sesgada – ADM.

Despacho sin actualizaciones en tiempo real.

Leccion 6: Error Humano

El error humano: ¿Síntoma o causa?

El enfoque sistémico revela que detrás del error del error están:

- Fallos en la supervisión.
- Condiciones latentes organizacionales.
- Diseño inadecuado de procedimientos.
- Defensas inexistentes o insuficientes.



"Cada informe de accidente es un mensaje enviado desde el pasado para evitar tragedias en el futuro.

Nuestro deber, como sistema aeronáutico, es escuchar ese mensaje."





¿Qué se podría mejorar?

Sistemas de reporte robustos

Reportes obligatorios y voluntarios con confidencialidad. confidencialidad. Análisis de tendencias para identificar identificar riesgos emergentes antes de que se materialicen.

Gestión organizacional del riesgo

Safety Performance Indicators, revisión de defensas según modelo Reason, integración de de safety con operaciones y mantenimiento.

¿Qué se podría mejorar?

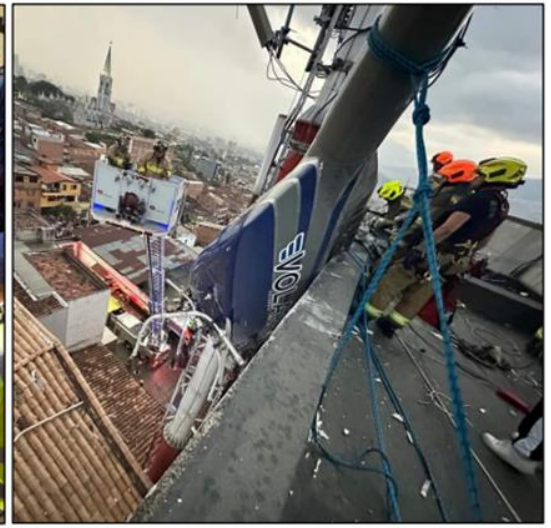
Entrenamiento basado en evidencia

Sobre SIGMET, gestión de cabina, emergencias, operaciones en entornos montañosos, factores humanos…

Rol de la Autoridad AIG

Enfoque preventivo obligatorio. Los informes informes deben traducirse en fuentes activas, activas, no archivos. Supervisión coordinada y coordinada y activa del seguimiento de recomendaciones.









De la lección aprendida a la acción

Transformar hallazgos en prevención efectiva

Análisis

Identificación de causas raíz y factores contribuyentes mediante mediante metodologías estructuradas.

Acción

Implementación de recomendaciones de seguridad y medidas medidas correctivas específicas.

Seguimiento

Monitoreo continuo de la efectividad de las acciones implementadas.

La efectividad se mide por la reducción de recurrencias: Cuando los mismos patrones de patrones de repetirse, sabemos que estamos aprendiendo.

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

"Cada accidente, incluso aquellos sin lesiones ni fatalidades, nos revela revela algo que no sabíamos del sistema.

Nuestro deber como autoridad, operadores y administradores de aviación, de aviación, es aprender y gestionar el riesgo más rápido de lo que el que el sistema se deteriora."

DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
AIA COLOMBIA



Made with GAMMA



Made with GAMMA



Made with GAMMA


Enfoque Sistémico
Los accidentes no ocurren por una sola causa, sino por el alineamiento de múltiples factores latentes que atraviesan las defensas del sistema.
Condiciones latentes
Vulnerabilidades organizacionales, diseño de procedimientos, cultura operacional.
Defensas
Entrenamiento, procedimientos, tecnología. (Mantenimiento, supervisión, comunicación)
Actos inseguros
Manifestación visible del fallo sistémico, no la causa raíz.
Accidente
Resultado cuando todas las defensas fallan simultáneamente.
AERONÁUTICA CIVIL

COLOMBIA POTENCIA DE LA VIDA

DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
AIA COLOMBIA

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE

COL-25-52-DIACC

Falla del sistema eléctrico / Proximidad con aeronaves en vuelo

Boeing 727-227
Matrícula HK5216

06 de diciembre de 2025

Aeropuerto Internacional El Dorado
Bogotá, Cundinamarca, Colombia

ADVERTENCIA

El presente Informe Preliminar es presentado por la Autoridad de AIG de Colombia, Dirección Técnica de Investigación de Accidentes Aéreos – DIACC, 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 índole 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.

CONTENIDO

SIGLAS **4**

SINOPSIS **5**

1. INFORMACIÓN FACTUAL **5**

1.1 Reseña del vuelo. 5

1.2 Información sobre la secuencia del suceso. 7

1.3 Investigación de Campo. 8

TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN 9

SIGLAS

AD: Directiva de aeronavegabilidad.

AIG: Autoridad de investigación de accidentes.

AIP: Publicación de información aeronáutica. La publicada por el Estado, o con su autorización que contiene información aeronáutica de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.

ATC: Servicio de control de tránsito aéreo.

CTR: Zona de control.

DIACC: Dirección técnica de investigación de accidentes e incidentes de aviación.

ft: Pie. (feet).

GPS: Sistema global de navegación por satélite. (Global Navigation Satellite System).

HLC: Hora local colombiana.

m: Metros.

MEL: Lista de equipo mínimo.

METAR: Informe meteorológico de aeródromo.

NM: Millas náuticas.

NOTAM: Aviso a los aviadores.

PAPI: Indicador de Trayectoria de Aproximación de Precisión

RAC: Reglamento aeronáutico colombiano.

UTC: Tiempo Universal Coordinado, también conocido como "la hora en el meridiano de Greenwich" ("GMT") o el "tiempo zulú" ("Z"). Para Colombia se entiende la suma de más cinco (+ 5) horas de la hora local actual colombiana. Unidad de tiempo coordinado.

SB: Boletín de servicio.

SPECI: Informe especial meteorológico de aeródromo

V1: Velocidad de decisión para el despegue.

Vref: Velocidad de referencia de aterrizaje.

SINOPSIS

Aeronave:	Boeing 727- 227.
Fecha y hora:	06 de diciembre de 2025. 15:20 HLC.
Lugar del Accidente:	Aeropuerto Internacional El Dorado , Bogotá, Cundinamarca.
Coordenadas:	N 4°42'8.63" W 74° 9'29.75"
Tipo de Operación:	Transporte aéreo comercial de carga.
Número de ocupantes:	4
Taxonomía OACI:	SCF.NP / AIRPROX

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1 Reseña del vuelo.

El 06 de diciembre de 2025, la operación de la aeronave había iniciado desde el Aeropuerto Internacional José María Córdova de Rionegro (SKRG), con destino previsto al Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (SKBO). El despegue desde Rionegro se efectuó por la pista 01 a las 01:19 HLC.

Una vez alcanzado el nivel de vuelo 210, la tripulación recibió información por parte del Servicio de Control de Tránsito Aéreo respecto al deterioro de las condiciones meteorológicas, específicamente relacionado con la reducción de la visibilidad en el aeropuerto de destino. Asimismo, la tripulación manifestó haber escuchado en la frecuencia a otras aeronaves que procedían hacia sus aeródromos alternos, al no haber podido completar sus aproximaciones debido a las condiciones de visibilidad reducida.

METAR SKBO 060500Z 02002KT 9999 R14L/1400D R14R/0550D MIFG FEW010 10/10 Q1027 TEMPO 5000 BCFG=
METAR SKBO 060600Z 33002KT 9999 R14R/1200U MIFG FEW020 09/09 Q1027 TEMPO 5000 BCFG=
SPECI SKBO 060629Z 35002KT 9999 4900NW R14L/0600N R14R/0325N BCFG NSC 09/09 Q1026 NOSIG RMK BCFG/W/NW=
SPECI SKBO 060636Z VRB01KT 5000 0800NW R14L/0750U R32R/P2000N R14R/0325N R32L/P2000N BCFG VV001 09/09 Q1026 NOSIG RMK BCFG/W/NW=
METAR SKBO 060700Z 27003KT 200V330 4000 R14L/1400U R14R/0400N BCFG NSC 09/09 Q1026=

Tabla 1: Información meteorológica METAR/ SEPCI relacionada.

Ante las condiciones descritas, la tripulación canceló el destino SKBO y retornó al aeropuerto SKRG, donde la aeronave aterrizó por la pista 01 a las 01:43 HLC.



Imagen 1: Trayectoria de vuelo de la aeronave HK4216 salida de SKRG y regreso a SKRK

Posteriormente, la aeronave despegó de SKRG a las 04:27 HLC con destino a SKBO, donde aterrizó a las 04:56 HLC. A continuación, la aeronave realizó un vuelo hacia el Aeropuerto Internacional de Tocumen (MPTO), en la ciudad de Panamá, y posteriormente regresó a SKBO. Seguidamente, la aeronave tenía previsto efectuar un vuelo hacia el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar, en Maiquetía, Venezuela (SVMI); sin embargo, este último tramo no pudo completarse debido a la ocurrencia de un incidente grave.

La tripulación que había operado los vuelos durante la mañana, integrada por piloto, copiloto, ingeniero de vuelo y técnico, fue relevada. La nueva tripulación se presentó en las instalaciones de la compañía a las 12:30 HLC para cumplir la asignación del vuelo.

Al momento de recibir la aeronave, la tripulación fue informada sobre la novedad relacionada con el reporte de mantenimiento diferido del generador número 2. De acuerdo con la tripulación, la aeronave fue entregada en condición de aeronavegabilidad, con todos los reportes debidamente contestados y los procedimientos aplicados conforme al MEL, lo que permitía la operación con dos generadores disponibles.

La preparación del vuelo incluyó la revisión de la documentación operacional, tales como peso y balance, NOTAM y plan de vuelo, así como la verificación del sistema eléctrico, incluyendo convertidores eléctricos, niveles de voltaje y carga de la batería. No obstante, el procedimiento de remolque de la aeronave se retrasó debido a la presencia de viento de cola, hasta que se alcanzaron condiciones aceptables para la operación.

Finalmente, con autorización del Servicio de Control de Tránsito Aéreo, la aeronave despegó desde el Aeropuerto Internacional El Dorado con destino a SVMI por la pista 14R.

1.2 Información sobre la secuencia del suceso.

Según la tripulación, durante la carrera de despegue los parámetros de la aeronave se mantuvieron dentro de valores normales. Sin embargo, en el momento en que la aeronave inició la rotación, a las 15:20 HLC, el ingeniero de vuelo reportó la condición “Loss of all generators”. Debido a que la pérdida total de los generadores ocurrió posterior a V1, no fue procedente para la tripulación abortar el despegue, por lo que la aeronave continuó con el ascenso inicial.

De acuerdo con la tripulación, inmediatamente la aeronave experimentó una pérdida total de generación eléctrica, lo que limitó la operación a los instrumentos de emergencia, consistentes en altímetro, horizonte de emergencia, velocímetro y brújula. Asimismo, se presentó la ausencia de indicaciones de flaps y tren de aterrizaje, así como la dependencia exclusiva de la batería, cuya autonomía se estimó entre 20 y 30 minutos, sin que se contara con certeza sobre su nivel real de carga.

La tripulación intentó recuperar los generadores mediante la aplicación de procedimientos y la reducción de cargas eléctricas, sin obtener resultados satisfactorios. En ese momento, aparentemente el Servicio de Control de Tránsito Aéreo transfirió la aeronave a la frecuencia de salidas. Tras realizar el cambio de frecuencia y ante los intentos infructuosos de restablecer el sistema eléctrico, la tripulación declaró la emergencia mediante la fraseología MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, informando al ATC la falla eléctrica y la intención de retornar para aterrizar en SKBO, escuchando en la frecuencia la instrucción de ascender a 13.000 pies.

Dado que la aeronave había sido instruida inicialmente a ascender a 13.000 pies, y considerando que las comunicaciones se presentaban de forma intermitente, sin pleno conocimiento por parte de la tripulación sobre si sus mensajes estaban siendo recibidos completamente por la torre de control y la dependencia de salidas, la tripulación decidió mantener referencia visual continua de la pista, procurando no perderla de vista, ascender hasta 13.000 pies para asegurar separación vertical con potencial tránsito, y mantenerse dentro del CTR con el fin de preservar referencias visuales, permaneciendo “pegados a la pista”.

La aproximación se realizó a una velocidad aproximada de 160 nudos, aun cuando la Vref era de 140 nudos, debido a que no se conocía con exactitud la posición de los flaps como consecuencia de la falla eléctrica.

Según la tripulación, durante el retorno a SKBO se observaron varias aeronaves en aproximación al aeropuerto. El piloto recibió notificaciones constantes por parte del copiloto respecto a la visualización de tránsito hasta el aterrizaje, el cual se efectuó en condiciones visuales, utilizando las luces PAPI como referencia, para una aproximación por la pista 14L.

Posteriormente al aterrizaje, la tripulación pudo utilizar adecuadamente los reversibles, y los frenos funcionaron de manera normal. La aeronave se detuvo en la calle de rodaje Juliet 2 debido al agotamiento crítico de la batería. Finalmente, la tripulación coordinó el apagado de motores y la espera del remolque, informando el incidente al Supervisor del Centro de Control.

1.3 Investigación de Campo.

Se realizó la inspección del sistema eléctrico de la aeronave, estableciéndose que el generador número 2 se encontraba diferido conforme al MEL 24-01 (Minimum Equipment List), bajo la categoría “B”, lo cual permitía la operación normal de la aeronave por un periodo de hasta tres (3) días calendario, controlado mediante el Carry Over No. 65.

Durante la carrera de despegue, se presentó el mal funcionamiento del generador número 1, lo que generó una configuración especial de cabina de mando conforme a lo establecido en el Aircraft Flight Manual (AFM), sección Emergency/Abnormal Checklist, aplicable a la pérdida simultánea de dos generadores.

Posteriormente, durante la misma fase de despegue, se produjo la pérdida del generador número 3, lo que derivó en una configuración especial de cabina de mando de acuerdo con el AFM (Emergency/Abnormal Checklist) correspondiente a la pérdida total de generación eléctrica.



Imagen 2: Sulfatación en los bornes de G.B. (Generator Bus) y en B.T.B. (Bus Tie Breaker).

En las barras eléctricas (G.B.) se evidenció sulfatación en los puntos de conexión, lo cual posibilitó la generación de resistencia adicional, provocando caídas de voltaje, calentamiento y pérdida de eficiencia en la distribución de energía eléctrica.

En los Bus Tie Breakers (B.T.B.) se observó sulfatación en los contactos de los interruptores, lo que pudo impedir el cierre o la apertura adecuada de los mismos, causando fallas en la interconexión de barras y limitando la capacidad de transferencia de carga entre generadores.

TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

- Inspección documental de las áreas de mantenimiento, seguridad operacional, operaciones y aeronavegabilidad del explotador.
- Revisión de la documentación técnica de la aeronave, incluyendo registros de mantenimiento, discrepancias, diferidos (MEL), historial de fallas eléctricas y cumplimiento de AD y SB aplicables.
- Análisis del planeamiento y ejecución del vuelo, incluyendo preparación, despegue, gestión de la falla posterior a V1, retorno, aproximación y aterrizaje.
- Análisis de las comunicaciones aeronáuticas, mediante revisión de grabaciones ATC, continuidad de las transmisiones y gestión de la declaración de emergencia.
- Reconstrucción de trayectorias y separación con otros tránsitos, evaluación de posibles pérdidas de separación.
- Análisis de factores humanos y CRM, incluyendo toma de decisiones, gestión de carga de trabajo y uso de instrumentos standby.
- Análisis de las condiciones meteorológicas existentes durante el suceso y su influencia en la operación.
- Entrevistas complementarias con tripulación, personal de mantenimiento, despacho y ATC involucrados.
- Revisión del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) del explotador, incluyendo reportes previos y gestión del riesgo asociado a fallas eléctricas.
- Elaboración del informe final y emisión de recomendaciones de seguridad operacional.

COLOMBIA POTENCIA DE LA VIDA



INCIDENTE GRAVE

DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5º.

investigacion.accide@aerocivil.gov.co

Tel. +(57) 601 2963186

Bogotá D.C. – Colombia

Outlook

Re: Proceso Post Incidente Grave HK-5031-G

Desde Talleres Aeronáuticos Aviopartes SAS <mantenimiento@aviopartes.co>
Fecha Lun 1/12/2025 10:38
Para Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>

Ing Abel buen dia, esperando se encuentre bien. Respecto a la custodia y todos los análisis que se solicitan. Así se hará. Queremos pedirle el favor y nos ayude a contemplar (si requiere asesorarse con otra OMA) para que podamos realizar el traslado por vía aérea con las siguientes condiciones:

1. Motor certificado y reparado.
2. Hélice con palas nuevas, reparada y certificada.
3. Power Pack Nueva o Reparada (La del avión no se usa ni se toca)
3. Flushing de todo el sistema hidráulico una vez se realice el traslado de todo el equipo necesario. Para garantizar la condición segura, se deja el tren extendido y asegurado lo cual va contemplar un tiempo adicional de vuelo. Esto con el fin de que garanticemos la seguridad de que el tren cumpla su función en el despegue y en el aterrizaje.
4. Aleron, Flap y Winglet RH serían removidos y prestados de una aeronave de aquí en condición de préstamo para el traslado siendo el mismo modelo de aeronave.
5. Todo el servicio por inactividad.
6. Todo lo que el grupo de ustedes, PMI y sugerencias sean recibidas para tener un traslado seguro.

Lo anterior basados en que la mayor parte de la aeronave se encuentra en perfectas condiciones de vuelo y desarmarlo para traerlo por tierra implica un mayor costo, mayor posibilidad de daños de la misma, y mayor logística por la maquinaria pesada que deberá ingresar a la plataforma.

Quedo atento a una respuesta de su parte.

Este mensaje y sus archivos adjuntos van dirigidos exclusivamente a su destinatario pudiendo contener información confidencial sometida a secreto profesional. No está permitida su reproducción o distribución sin la autorización expresa de Talleres Aeronáuticos Aviopartes S.A.S.. Si usted no es el destinatario final por favor elimínelo e infórmenos por esta vía. De acuerdo con la Ley Estatutaria 1581 de 2012 de Protección de Datos y con el Decreto 1074 de 2015, el titular presta su consentimiento para que sus datos, facilitados voluntariamente pasen a formar parte de una base de datos, cuyo responsable es Talleres Aeronáuticos Aviopartes S.A.S., cuyas finalidades son: la gestión administrativa de la entidad, así como la gestión de carácter comercial y el envió de comunicaciones comerciales sobre nuestros productos y/o servicios. Puede usted ejercitar los derechos de acceso, corrección, supresión, revocación o reclamo por infracción sobre sus datos, mediante escrito dirigido a Talleres Aeronáuticos Aviopartes S.A.S., a la dirección de correo electrónico pqrstratamientodatos@aviopartes.co, indicando en el asunto el derecho que desea ejercitar.

El lun, 1 dic 2025 a las 8:52, Abel Dario Urrea Pinto (<abel.urrea@aerocivil.gov.co>) escribió:

> Buenos días, Capitán. Cordial saludo.
>
> Atentamente acuso recibo de su comunicado.
> Así mismo, me permito precisar los siguientes aspectos:
>
> 1. La *power pack* del sistema hidráulico y las muestras del aceite hidráulico deben ser mantenidas en custodia.

2. Recomiendo iniciar las averiguaciones con laboratorios certificados en los cuales se puedan realizar análisis de los sedimentos acumulados en la *power pack*, en las muestras ya recolectadas y en las que deben recolectarse de las líneas hidráulicas aún instaladas en la aeronave. Estos análisis de laboratorio tienen los siguientes objetivos:
a. Determinar la posible existencia de afectación física por corrosión de la *power pack*.
b. Realizar el análisis de las muestras del aceite hidráulico ya recolectadas y de las líneas aún instaladas en la aeronave. Los análisis deberán evaluar:
• Viscosidad.
• Gravedad específica.
• Punto de fluidez.
• Espumación.
• Contaminación por partículas: de acuerdo con lo evidenciado, este ítem reviste gran importancia, ya que con estas pruebas se deberá establecer la procedencia de los contaminantes y sedimentos encontrados.
• Higroscopicidad: muy importante para determinar la capacidad del fluido de absorber humedad del ambiente.

3. Respecto a su solicitud de liberación de la aeronave, esta aún no es procedente, debido a que inicialmente el propietario debe solicitar a la DIACC el traslado de la misma, indicando los detalles correspondientes a abel.urrea@aerocivil.gov.co Posteriormente, ya con la aeronave en el lugar de destino solicitado y como parte del proceso de investigación, se deberá continuar con la toma de muestras y verificaciones que no fueron posible realizar en Corozal. Finalizadas estas acciones, se procederá con la liberación.

4. Para responder a la solicitud de fotografías para la aseguradora, por favor envíeme el correo electrónico para el respectivo envío.

Gracias.

De: Talleres Aeronáuticos Aviopartes SAS <mantenimiento@aviopartes.co>
Enviado: jueves, 27 de noviembre de 2025 11:56
Para: Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>; natalia.acosta2208@gmail.com

<Natalia.acosta2208@gmail.com>
Asunto: Proceso Post Incidente Grave HK-5031-G

Ing Abel buenos días, en aras de continuar con el proceso del HK-5031-G, le informo que la power pack ya llegó a nuestras instalaciones; esta misma se encuentra en la caja sellada y bajo custodia.

Adicional agradecemos emitir la liberación de la aeronave para así poder iniciar el proceso con el grupo CPA y coordinar reunión para definir el desplazamiento más conveniente de la misma.

Quedo atento a una respuesta.

Este mensaje y sus archivos adjuntos van dirigidos exclusivamente a su destinatario pudiendo contener información confidencial sometida a secreto profesional. No está permitida su reproducción o distribución sin la autorización expresa de Talleres Aeronáuticos Aviopartes S.A.S.. Si usted no es el destinatario final por favor elimínelo e infórmenos por esta vía. De acuerdo con la Ley Estatutaria 1581 de 2012 de Protección de Datos y con el Decreto 1074 de 2015, el titular presta su consentimiento para que sus datos, facilitados voluntariamente pasen a formar parte de una base de datos, cuyo responsable es Talleres Aeronáuticos Aviopartes S.A.S., cuyas finalidades son: la gestión administrativa de la entidad, así como la gestión de carácter comercial y el envió de comunicaciones comerciales sobre nuestros productos y/o servicios. Puede usted ejercitar los derechos de acceso, corrección, supresión, revocación o reclamo por infracción sobre sus datos, mediante escrito dirigido a Talleres Aeronáuticos Aviopartes S.A.S., a la dirección de correo electrónico pqrstratamientodatos@aviopartes.co, indicando en el asunto el derecho que desea ejercitar.

Outlook

Re: Envío información de evaluaciones solicitadas

Desde Julian Rivera <julian.rivera@ferrotermicos.com>
Fecha Mar 2/12/2025 15:48
Para Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
CC comercial.lab@ferrotermicos.com <comercial.lab@ferrotermicos.com>; Julian Eduardo Echeverri Valencia <julian.echeverri@aerocivil.gov.co>

Buena tarde Abel

Información recibida. Como te comenté en la llamada somos laboratorio de ensayos de aceros y metales, la parte de lubricantes y aceites lo hacemos con un proveedor externo sin embargo ellos son un poco demorados en la respuesta, una vez tenga la oferta y confirmación de capacidad de ensayos para el aceite hidráulico te confirmaré oferta, estamos trabajando en ello, gracias.

El vie, 28 nov 2025 a las 9:51, Abel Dario Urrea Pinto (<abel.urrea@aerocivil.gov.co>) escribió:

> Señor Ingeniero Julian Rivera, reciba un cordial saludo.
> De acuerdo a lo tratado telefónicamente me permito remitir la siguiente información:
>
> - Los análisis de laboratorio deberán poder establecer la posible existencia de afectación física y de funcionamiento de la Power Pack por la contaminación.
> - Análisis de las muestras del aceite hidráulico ya recolectadas y de las líneas aún instaladas en la aeronave, los análisis deberán evaluar:
>
> · Viscosidad.
> · Gravedad específica.
> · Punto de fluidez.
> · Espumación.
> · Contaminación por partículas: De acuerdo a lo evidenciado, este ítem reviste gran importancia ya que con estas pruebas se deberá establecer la procedencia de los contaminantes y sedimentos encontrados.
> · Higroscopicidad: Muy importante en cuanto a poder determinar la capacidad del fluido de absorber humedad del ambiente.
>
> Quedo atento a su respuesta.
> Gracias.

Outlook

Re: Envío información de evaluaciones solicitadas

Desde Julian Rivera <julian.rivera@ferrotermicos.com>
Fecha Mar 2/12/2025 15:48
Para Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
CC comercial.lab@ferrotermicos.com <comercial.lab@ferrotermicos.com>; Julian Eduardo Echeverri Valencia <julian.echeverri@aerocivil.gov.co>

Buena tarde Abel

Información recibida. Como te comenté en la llamada somos laboratorio de ensayos de aceros y metales, la parte de lubricantes y aceites lo hacemos con un proveedor externo sin embargo ellos son un poco demorados en la respuesta, una vez tenga la oferta y confirmación de capacidad de ensayos para el aceite hidráulico te confirmaré oferta, estamos trabajando en ello, gracias.

El vie, 28 nov 2025 a las 9:51, Abel Dario Urrea Pinto (<abel.urrea@aerocivil.gov.co>) escribió:

> Señor Ingeniero Julian Rivera, reciba un cordial saludo.
> De acuerdo a lo tratado telefónicamente me permito remitir la siguiente información:
>
> - Los análisis de laboratorio deberán poder establecer la posible existencia de afectación física y de funcionamiento de la Power Pack por la contaminación.
> - Análisis de las muestras del aceite hidráulico ya recolectadas y de las líneas aún instaladas en la aeronave, los análisis deberán evaluar:
>
> · Viscosidad.
> · Gravedad específica.
> · Punto de fluidez.
> · Espumación.
> · Contaminación por partículas: De acuerdo a lo evidenciado, este ítem reviste gran importancia ya que con estas pruebas se deberá establecer la procedencia de los contaminantes y sedimentos encontrados.
> · Higroscopicidad: Muy importante en cuanto a poder determinar la capacidad del fluido de absorber humedad del ambiente.
>
> Quedo atento a su respuesta.
> Gracias.

Outlook

RE: link incidentes graves bog8

Desde Juan Guillermo Andrade Sarmiento <juang.andrade@aerocivil.gov.co>
Fecha Mié 3/12/2025 11:22
Para Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>

H:\2000-Direccion Tec Investigacion Accidentes\2025\0. Expedientes Electrónicos EE - SUCESOS DIACC\3. INCIDENTES

Juan Guillermo Andrade Sarmiento

Gestor de información

Dirección Técnica de Investigación de Accidentes (DIACC)

Autoridad de Investigación de Accidentes (AIA) de Colombia

☎Móvil: (+57) 350 850 5489

AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.

Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo. El cuidado del medio ambiente es responsabilidad de todos.

De: Juan Guillermo Andrade Sarmiento
Enviado: miércoles, 3 de diciembre de 2025 11:21
Para: Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
Asunto: link incidentes graves bog8

H:\2000-Direccion Tec Investigacion Accidentes\2025\0. Expedientes Electrónicos EE - SUCESOS DIACC\2. INCIDENTES GRAVES

Juan Guillermo Andrade Sarmiento

Gestor de información

Dirección Técnica de Investigación de Accidentes (DIACC)

Autoridad de Investigación de Accidentes (AIA) de Colombia

☎Móvil: (+57) 350 850 5489

AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.

Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo. El cuidado del medio ambiente es responsabilidad de todos.

Outlook

LIBERACION AERONAVE HK5031G

Desde Adriana del Carmen Araujo Delgado <adriana.araujo@aerocivil.gov.co>
Fecha Jue 11/12/2025 8:40
Para natalia.acosta2208@gmail.com <natalia.acosta2208@gmail.com>
CC Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>

1 archivo adjunto (197 KB)
LIBERACION AERONAVE HK5031G.pdf;

Estimada Sra Acosta.

De manera atenta le remito el oficio de la Liberación de la aeronave en referencia, dado que ayer fue enviado por el aplicativo de la entidad, sin embargo, la remito por este medio para los fines que considere pertinentes.

Saludos Cordiales.

Adriana Araújo Delgado

Dirección Técnica de Investigación de Accidentes
DIACC

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

adriana.araujo@aerocivil.gov.co
Microsof – Teams
www.aerocivil.gov.co
Bogotá, Colombia

AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.

MENOS PAPEL MÁS AMBIENTE

Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo. El cuidado del medio ambiente es responsabilidad de todos

Outlook

Re: Solicitud de pruebas fluido hidrualico HK-5031-G

Desde SEILA LTDA <seilaltda@yahoo.es>
Fecha Jue 4/12/2025 15:23
Para Talleres Aeronáuticos Aviopartes SAS <mantenimiento@aviopartes.co>
CC Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>; Control Calidad <controlcalidad@aviopartes.co>; natalia.acosta2208@gmail.com <natalia.acosta2208@gmail.com>

1 archivo adjunto (227 KB)
COT 539-25.pdf;

No suele recibir correo electrónico de seilaltda@yahoo.es. Por qué es esto importante

Capitán buenas tardes

De acuerdo con su solicitud, estamos enviando cotización para servicio de análisis de fluido hidráulico, las pruebas cotizadas van enfocadas a la búsqueda de causas de falla de un sistema hidráulico.

En caso de aprobación, se requiere una muestra de 250 ml, debidamente identificada.

Cordialmente

Luis Carlos Torres R.
www.seilaltda.com
Carrera 72 D #2A - 39 Piso 3
Tel.(601) 8050599 Cel. 310 8658608

En jueves, 4 de diciembre de 2025, 13:54:42 GMT-5, Talleres Aeronáuticos Aviopartes SAS <mantenimiento@aviopartes.co> escribió:

Hola Ing. Luis Torres, como te comenté vía whatsapp, la aeronave HK-5031-G Piper Navajo 310, tuvo un incidente grave en la pista de Corozal en el mes de noviembre de 2025. Este evento se encuentra aún en investigación y el principal factor que se evidencia es una falla en el sistema hidráulico de la aeronave; por lo cual el investigador solicita unos exámenes específicos y queremos saber si nos pueden hacer el acompañamiento durante esta investigación y análisis de cada muestra que se requiera. A continuación presento el requerimiento:

Buenos días, Capitán. Cordial saludo.

Atentamente acuso recibo de su comunicado.
Así mismo, me permito precisar los siguientes aspectos:

1. La *power pack* del sistema hidráulico y las muestras del aceite hidráulico deben ser mantenidas en custodia.

2. Recomiendo iniciar las averiguaciones con laboratorios certificados en los cuales se puedan realizar análisis de los sedimentos acumulados en la *power pack*, en las muestras ya recolectadas y en las que deben recolectarse de las líneas hidráulicas aún instaladas en la aeronave. Estos análisis de laboratorio tienen los siguientes objetivos:
a. Determinar la posible existencia de afectación física por corrosión de la *power pack*.
b. Realizar el análisis de las muestras del aceite hidráulico ya recolectadas y de las líneas aún

instaladas en la aeronave. Los análisis deberán evaluar:

- Viscosidad.
- Gravedad específica.
- Punto de fluidez.
- Espumación.
- Contaminación por partículas: de acuerdo con lo evidenciado, este ítem reviste gran importancia, ya que con estas pruebas se deberá establecer la procedencia de los contaminantes y sedimentos encontrados.

- Higroscopicidad: muy importante para determinar la capacidad del fluido de absorber humedad del ambiente.

Quedamos atentos si podemos proceder con ustedes y con el fin de coordinar todo el proceso.

Este mensaje y sus archivos adjuntos van dirigidos exclusivamente a su destinatario pudiendo contener información confidencial sometida a secreto profesional. No está permitida su reproducción o distribución sin la autorización expresa de Talleres Aeronáuticos Aviopartes S.A.S.. Si usted no es el destinatario final por favor elimínelo e infórmenos por esta vía. De acuerdo con la Ley Estatutaria 1581 de 2012 de Protección de Datos y con el Decreto 1074 de 2015, el titular presta su consentimiento para que sus datos, facilitados voluntariamente pasen a formar parte de una base de datos, cuyo responsable es Talleres Aeronáuticos Aviopartes S.A.S., cuyas finalidades son: la gestión administrativa de la entidad, así como la gestión de carácter comercial y el envió de comunicaciones comerciales sobre nuestros productos y/o servicios. Puede usted ejercitar los derechos de acceso, corrección, supresión, revocación o reclamo por infracción sobre sus datos, mediante escrito dirigido a Talleres Aeronáuticos Aviopartes S.A.S., a la dirección de correo electrónico pqrstratamientodatos@aviopartes.co, indicando en el asunto el derecho que desea ejercitar.

Outlook

RE: AUDIO

Desde Pedro Alejandro Chica Castaneda <pedro.chica@aerocivil.gov.co>
Fecha Vie 12/12/2025 16:13
Para Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>

Participantes:

- **Investigador:** Funcionario a cargo de la entrevista.
- **Capitán:** Piloto al mando de la aeronave Aerosucre.
- **Ingeniero/Copiloto:** Intervenciones breves de otros miembros de la tripulación.
- **Auxiliar:** Persona de servicio (entra brevemente).

[Inicio de la grabación]

Investigador: Sí, señor, entonces perfecto. Capitán, entonces ya aquí estamos grabando, estamos en el proceso de entrevistas individuales de la tripulación de la aeronave de Aerosucre. ¿Me confirma la matrícula, por favor?

Capitán: Hotel Kilo 5216 (HK-5216).

Investigador: Hotel Kilo 5216, Boeing 727. Listo, Capitán. Entonces bueno, yo tengo unas preguntas de protocolo, pero pues digamos que no es... es una guía también como para tener los detalles allí de lo que está de acuerdo al procedimiento. ¿Cómo... esa asignación de vuelo del día 6 a qué horas comenzó?

Capitán: Nosotros teníamos hora de presentación a las 12:30 del día. El avión venía procedente de Panamá. El avión llegó con un reporte de un corto en... o bueno, que se saltaba el *circuit breaker* de las luces de navegación. Y tenía un diferido del generador número 2, que fue el día anterior. Se le... pues falló el generador número 2, le colocaron su diferido y le colocaron su sticker de inoperativo y todo. El avión llegó en condiciones buenas, normales, aeronavegable. Tuvimos la oportunidad de hacer nuestro prevuelo con tranquilidad. Incluso demoramos un poquito el despegue o el remolque porque teníamos inicialmente un viento de 290 con 10 nudos. Entonces le manifestamos al despacho que cuando bajara la intensidad de viento de cola, pues procederíamos. El vuelo era como para las 3, remolcamos más posterior a las 3:20 o algo así, ¿cierto? No tengo las horas exactas. Pero sí hubo eso hasta que el viento cambió a 240 con 4 o 5 nudos, entonces ya la componente de viento era de 2 nudos, entonces no nos afectaba.

Investigador: ¿El motor inoperativo... del generador?

Capitán: No, el generador, el generador.

Investigador: El generador.

Capitán: El generador número 2.

Investigador: ¿También tuvo mala operación en vuelo?

Capitán: No le entiendo.

Investigador: ¿Ustedes volaron con el generador 2 estaba inoperativo?

Capitán: Estaba inoperativo, exacto.

Investigador: Pero permítame ir hilando la situación para ir conectando. En esta parte del... eso, el 6 fue el sábado. El sábado 6. Ustedes recibieron al mediodía la aeronave.

Capitán: De acuerdo.

Investigador: O sea que había otra tripulación en los vuelos que hubo el 6 en la noche/madrugada. Ese avión... o sea, usted lo recibe el avión llegando de Panamá, pero el avión antes de llegar a Panamá estuvo en Rionegro. ¿Hizo Bogotá - Rionegro y ahí salía Rionegro - Panamá, era así?

Capitán: No, venía acá Bogotá... Bogotá - Panamá. Venía una tripulación inicialmente de Rionegro, pero Rionegro como que se cerró y ellos tuvieron que hacerlo muy en la madrugada.

Investigador: En la madrugada. Pero ese avión saliendo de Rionegro tuvo que volver a Rionegro. ¿Si tiene conocimiento de eso?

Capitán: No, de esa parte sí no tengo conocimiento.

Investigador: Ok, yo pensé que era la misma tripulación, pero ustedes recibieron el avión ya fue al mediodía del día del evento, el 6.

Capitán: Sí, el avión venía simplemente con esos dos reportes.

Investigador: Ok. Porque bueno, ahí tengo que hablar también con el ingeniero respecto a ese vuelo que hubo en la madrugada del 6 antes de que entonces usted lo recibiera, porque el avión salió de Rionegro, casi que llegan a Mariquita con 2-0-0 y tuvieron que devolverse. Entonces no sé qué pasó. Pensé que eran los mismos ustedes en ese vuelo.

Capitán: No, no.

Investigador: Bueno Capitán, entonces pues cuéntenos sobre el vuelo, como venía contándonos desde cómo recibió el avión, cómo fue esa preparación, el prevuelo. Digamos como todos los sucesos con el mayor detalle posible que pueda. De pronto aquí ya empezamos a hacer énfasis en algunos detalles específicos de esas fases del vuelo y énfasis en la falla presentada, en las acciones que tuvieron ustedes y ya ahí vamos progresando con el relato.

Capitán: Ok, bueno sí. Inicialmente pues el avión... nosotros hacemos un *briefing* donde chequeamos notas, donde chequeamos peso y balance, donde chequeamos nuestro plan de vuelo. Hay un formato, para nosotros es el *release*, donde nosotros cuando ya hacemos y tenemos todo de acuerdo, firmamos y ya quedan todos los papeles bien documentados. Íbamos con un peso de 165.000 libras y algo más pues, pero estaba bien, el avión bien. En el prevuelo se hizo el prevuelo, se chequeó de acuerdo al generador inoperativo los procedimientos, donde se saca un *circuit breaker*, donde hay que tener esto, aquello... todo se realiza. Se chequean los reportes que estén contestados, de los reportes que llegaron, estaban contestados, firmados. El avión aeronavegable. No tenemos ningún reporte que nos dijera "oiga pilas", no. Hay un generador, usted hace su procedimiento y con dos generadores queda salir a vuelo.

Investigador: Hicimos nuestro prevuelo, nuestras autorizaciones, solicitamos nuestro remolque, hicimos nuestro rodaje, hicimos todas nuestras listas, todo de acuerdo al normal. Todo estaba muy normal. No había nada, se chequean todos los sistemas, la presurización. Y está normal.

Investigador: Capitán, de esa parte... son tres generadores que tiene la aeronave.

Capitán: Sí, el avión tiene tres motores, son tres generadores.

Investigador: Y con dos se puede salir a vuelo sin problema. O sea, que haya uno fuera no es un *No Go*.

Capitán: No, no es *No Go*.

Investigador: Ya con dos obviamente ya...

Capitán: No, no, con dos no. Con uno sí.

Investigador: Pero bueno, es algo como normal de que se encuentre uno de los generadores fuera y tenga que salir con los dos sin problema, es como parte de...

Capitán: Sí, no, es... no es pues algo que diga trascendental, "uy no, ¿cómo vamos a salir?". No, no. Con los dos generadores se puede salir tranquilamente. Mientras los generadores estén operando, los TR son chequeados, que la batería esté cargando, todo este procedimiento que se debe hacer cuando uno recibe el avión y tiene su generador inoperativo. Entonces el ingeniero de vuelo hace todo su prevuelo, chequea todo. Después viene, ya me da el informe del avión, cómo estaba externamente, cómo están todos los TR, cómo está la batería. Y todo está en condiciones normales. Estaba cargando, se le chequea que la batería esté cargando, que haya una caída... bueno, todos esos procedimientos de voltaje, pruebas que se hacen en carga. Y nosotros igual también hacemos nuestro chequeo, hacemos nuestro prevuelo, nuestra preparación de cabina. Estamos listos.

Capitán: Nos demoramos un poquito por lo del viento que les estoy diciendo. Cuando ya el viento cambia a algo, entonces ya decimos ya podemos solicitar. Solicitamos nuestro remolque, hicimos nuestro encendido de motores normales. Se empiezan a hacer todos los procedimientos, se piden las listas, se empieza a hacer el taxeo. Incluso fue un taxeo rápido porque un avión que salía y detrás de ellos un LATAM me parece y detrás del LATAM nos autorizaron a nosotros.

Ingeniero/Copiloto: Sí porque el eje se demoró listo.

Capitán: Sí, eso entonces fue... fue rápido pues, pero bien. Hacemos nuestra lista ya, nuestro... lista ya final para hacer el despegue. Se hacen, se hacen las pruebas de motores de 1.4, se chequean, todo normal, parámetros normales. 1.4, autorizados despegar. Y arrancamos nuestra carrera de despegue. Estando en la carrera de despegue todo iba muy bien. Cuando el piloto dice "V1, Vr" y en el preciso momento que dice "V1, Vr" y ya usted ya está iniciando el ascenso... ¡Pum! El ingeniero dice: "Tenemos un *Loss of all Generator*" (Pérdida de todos los generadores).

Capitán: Entonces cuando él dice eso, yo ya no puedo abortar el despegue porque yo ya tengo la nariz en ascenso. Entonces yo le digo: Continuamos el ascenso, *Positive climb, Gear up*. Incluso le dije al copiloto: "¿Cómo estás? ¿Qué ves?". Me dice: "No, no, no tengo nada, no tengo nada". Y yo le dije: "Bueno, haz la lista, los *Memory Items*, haz la lista y empieza a llamar y di que nos vamos a retornar porque tenemos fallas eléctricas". En ese momento no nos declaramos en emergencia porque el ingeniero está haciendo sus *Memory Items* y tratando de recuperar los generadores.

Investigador: ¿Para dónde iban?

Capitán: Íbamos para Panamá.

Investigador: Ok.

Capitán: Entonces nos cambian a Sur... con Sur... a 119.65.

Investigador: A Torre Sur... a Salidas.

Capitán: Sí, a salidas. Entonces cámbiese a 119.65. Entonces nosotros en ese momento me dice el ingeniero: "Capitán, no pude recuperar". Entonces le dije: Diles que nos vamos a retornar y declara la emergencia. Y él ahí mismo declara la emergencia. Entonces dijo: *"Mayday, Mayday, Mayday. El Aerosucre 2170 va a proceder a regresarse nuevamente, vamos a hacerlo en visual porque estamos perdiendo..."* Lo que pasa es que la esencia tenía un corto, como que hay un TR que se quema y entonces empieza a haber una intermitencia en la comunicación, pero nosotros en ese momento pues no sabemos que hay intermitencia, simplemente estamos transmitiendo. Lo que alcanzamos a escuchar es que nos dicen *"Súbanse a 13.000"*. Y entonces le dije: "Listo". Pero no sabíamos que no nos estaban copiando todo lo que estábamos diciendo.

Investigador: Capitán, ¿ustedes cuando declaran la emergencia ya habían cruzado el extremo de pista? ¿En ascenso positivo?

Capitán: Sí, claro, nosotros estamos es... estamos es empezando el viraje, pero el viraje se hace en ese momento a la derecha y lo estamos haciendo es con nuestros sistemas *standby*. Pero el problema era que como estaba en corto también la esencial, entonces era banderas y no banderas, banderas... y yo vuelo es con el altímetro ya con el horizonte *standby*.

(Se escucha sonido de puerta y alguien entrando)

Auxiliar: Buenos días, con su permiso.

Investigador: Buenos días.

Capitán: Hola, buenas tardes.

Auxiliar: ¿De pronto desean tomar aromática, tintico?

Investigador: Yo agüita.

Auxiliar: Listo, ya con mucho gusto, por aquí les mandaron buñuelitos.

Investigador: Ay, gracias.

Capitán: Sí, haga el favor. Sí, con el buñuelito.

Auxiliar: ¿Para usted, Capitán? ¿Desea un tintico?

Capitán: Aromática.

Auxiliar: Aromática, listo sí señor.

Investigador: Ya se la puso fría.

Capitán: Sigan, síganme en el plan.

Ingeniero/Copiloto: Uy, pero entonces... digo lo otro, estaba... estaban en la película esa la de... ¿sin los dos generadores ya?

Capitán: No, los generadores se fueron todos.

Ingeniero/Copiloto: Se fueron todos.

Capitán: Fue, o sea, lo único que teníamos batería y la batería entró en corto porque uno de los transformadores como que entró en corto, entonces no teníamos nada.

Investigador: Pero entonces sí, al parecer la torre sí les copió. La torre sí la alcanzó a copiar.

Capitán: ¿Pero era intermitente?

Investigador: Ustedes estaban imaginando era que estaban copiando normalmente.

Capitán: Sí, claro, nosotros imaginamos que... Nosotros pues, eso es lo que uno asume. Entonces uno asume, nosotros asumimos que... y yo lo único que entendí, él me dijo "13.000", entonces yo le decía al copiloto, le decía: "Daniel, Dani, la pista... no perdamos la pista porque las condiciones no estaban buenas. Para este lado de Soacha y todo eso estaba vuelto nada, para el norte estaba nada". Entonces yo lo único que le decía a Daniel: "Daniel, la pista no la perdamos. Yo sigo subiendo el avión y... pero principal que la pista no la perdamos porque en el momento que perdamos la pista, la referencia de la pista, nos perdemos. Porque no tenemos nada, lo único que teníamos era un altímetro, el velocímetro".

Investigador: ¿Cuánto tiempo te da la batería?

Capitán: Teóricamente una batería nueva da 20 minutos. Pero si la batería está vieja, no sabemos cuánto es el tiempo de...

Investigador: O que haya volado mucho con batería.

Capitán: Sí, estábamos volando con batería y en corto. No estaba... ¿sí me entiende? No estaba... porque entonces yo lo único que decía es: dime que tenemos la pista a la derecha.

Investigador: No pierdas referencia a la pista.

Capitán: La pierda, no pierda la pista, no la pierda la pista. Nosotros asumimos que declarados en emergencia pues no íbamos a tener a nadie alrededor, que íbamos a tener toda nuestra disposición de pistas. Porque pues es lo que usted asume. Pero afortunadamente yo sigo subiendo con un ascenso...

Investigador: ¿Positivo?

Capitán: Positivo.

(Entra nuevamente la auxiliar)

Capitán: Muchas gracias, señora, muy querida.

Auxiliar: Ya ahorita les traigo más agüita.

Investigador: Gracias, muy amable.

Capitán: Ascenso positivo hacia los 13.000, pero yo voy pegado a la pista, yo no... yo lo que mi referencia es la pista y yo le decía a Daniel: "Pilas con la pista y pilas para todos lados que de pronto no vamos a tener a alguien que de pronto se nos... por equis o ye motivo se nos se nos cruce". Y entonces él sí era la pista y miraba adelante. Y yo le dije al ingeniero: "Ingeniero, tenemos todo el sistema eléctrico perdido, o sea que vamos a necesitar aterrizar con los *flaps* que sabemos que están en 15 porque asumimos que están en 15, porque no tenemos indicación de *flap*".

Investigador: Despegaron con 15, ¿no?

Capitán: Vamos a hacer las correcciones de velocidad. Entonces él me dice: "Capitán, el Vref es 140". Entonces le dije: "Bueno, entonces vamos a mantener una velocidad de 160 nuestra aproximación para hacer las correcciones de pronto de que algún set de flaps se nos suba, se nos baje... tengamos buena velocidad y con buena velocidad compensamos eso. Y ayúdeme usted acá al frente a estar conmigo para que me ayude porque yo estoy pendiente de aquí, estoy pendiente de lo suyo y estoy pendiente a ver cómo me voy a meter".

Capitán: Cuando estamos en eso me dice Daniel: "Capi, tenemos un avión al frente". Y yo le dije: "¿Pero está por dónde?". Y me dice: "No, está por debajo". Le dije: "¿Pero por qué hay un avión? Si es que no debería haber nadie". Me dice: "Sí, sí, y está un avión de Avianca por debajo". Y le dije: "Ah, bueno, pero está por debajo, dice. Ah, bueno, menos mal nosotros vamos subiendo". Cuando nosotros estamos ahí pues cruzamos el avión de Avianca. Nosotros no tenemos TCAS, no tenemos nada, nada, no tenemos nada.

Investigador: ¿Pero ese avión estaba aproximando a qué pista? ¿El de Avianca?

Capitán: A la 1-4 Derecha me parece.

Investigador: A la derecha. Ok.

Capitán: Sí.

Investigador: Y una clarificación de ustedes, la planificación de ustedes en la emergencia, o bueno, uno dice planificación porque está aquí uno sentado en la silla, tranquilo. Pero en el momento... ¿Qué planearon, digámoslo así? ¿Cuál Derecha o Izquierda o la que estuviera?

Capitán: No, la que pudiéramos porque yo le dije: "Venga, subámonos primero y ahí ya miramos dónde nos metemos, porque a donde yo... a donde yo me meta a buscar la pista posiblemente hubiera habido una colisión. Porque yo digo 'tengo la pista ahí entonces no metámonos', no". Dije: "Subámonos, organizamos".

Investigador: ¿Para tener altura?

Capitán: Exacto, total. Yo le dije: "Ya con 13.000 pies estamos por encima de todos en esta área". Que no debe haber nadie, porque si estamos declarados en emergencia no debe haber nadie.

Investigador: O sea eso es importante.

Capitán: Sí, porque... exactamente, nosotros no...

Investigador: Pero ustedes no sabían.

Capitán: Exacto, nosotros no sabíamos. Entonces uno lo asume, pero usted no sabe que no le escucharon.

Investigador: Exacto, no sabemos.

Capitán: Cuando ya estamos 13.000 pies y estamos cruzando la 1-4 Izquierda, nos dicen: "Ya los veo". Dicen: "Ya los vemos, ya los vemos".

Investigador: ¿Y en qué frecuencia le están diciendo eso? ¿En Torre o en Salidas todavía o los pasaron a Aproximación o cómo hicieron ahí?

Capitán: Me parece que estábamos con Torre... parece... No, sí, yo creo que sí estábamos con Torre. Y entonces nos dicen: "Ya los veo". Entonces le digo: "Ah, bueno, listo, entonces ya me ven, ahora autoríceme entonces a aterrizar". Y entonces él me dice: "Sí, autorizado aterrizar 1-4 Derecha". Y le dije: "No, la 1-4 Derecha no. La 1-4 Izquierda, deme la 1-4 Izquierda que estoy más cerca de la 1-4 Izquierda". Porque Daniel me dice: "No, Capi, la 1-4 Izquierda está más cerca". Él dile que no, que la 1-4 Izquierda. Y lo otro es que voy a hacer un 360 y voy a descender...

Investigador: Por la derecha el 360...

Capitán: No, yo lo hice por la izquierda.

Investigador: Ok, listo.

Capitán: Fue... me vine... y cuando inicié el 360 y estamos autorizados le dije: "Tren abajo". Pilas que sintamos que el tren baje bien.

Investigador: Que se asegure.

Capitán: Porque no tenemos indicación.

Investigador: Indicación.

Capitán: Entonces cuando sentimos que... *pra-pra-pra*. "Ah bueno, el tren está bien". Listo. Entonces bajamos el tren, nos bajamos. ¿Cuál era mi mayor temor? Que en el momento que yo pierda la batería, pierdo los horizontes, pierdo todo.

Ingeniero/Copiloto: Ah, claro.

Capitán: Y qué es lo que puede pasar, que yo puedo estar haciendo mi viraje y no sé cuántos grados le estoy metiendo. Y si puedo entrar en un porcentaje alto de viraje, pues me puedo antorchar o me puede pasar algo. Entonces mi premura era: no sé cuánto me dure la batería, tenemos que hacerlo lo más rápido, por eso no nos salimos de aquí del CTR, pues estar dentro del área del aeropuerto. Y era mi mayor temor, yo decía yo pierdo ya esto y no sé... y usted entró en nubes, usted no sabe dónde está la tierra.

Investigador: Usted no tiene horizonte.

Capitán: Entonces, afortunadamente uno una de las cosas que de pronto uno le entrenaron en su entrenamiento en alguna vez es si usted llega a perder todos sus generadores y todo esto, tiene que tener pilas con la batería, porque la batería no le va a durar... usted no sabe cuánto.

Investigador: Es más, hablen poco, traten de decir concreto y métase lo más rápido, porque la batería no sabemos en qué momento se muere y ahí sí ya usted queda sin nada.

Investigador: Lo que le digo, una batería nueva dura 20 minutos, pero la batería no está nueva.

Capitán: Baterías ya no son nuevas. Afortunadamente pues hubo ese manejo. Ya después de que ya nos alineamos con la pista yo les dije: "Vamos a hacer las correcciones de velocidad". Volvió y me repitió el ingeniero: "Tienes el Vref es 140 más o menos del peso que despegamos". Y haz la corrección, le dije: "No, la voy a poner Vref más 20. Me ayudas que el control ya estaba duro". Ya no estaba tan, tan suave cuando... Porque tenemos falla hidráulica, tenemos... no sabemos dónde están las...

Investigador: La falla eléctrica.

Capitán: Entonces yo digo, no me voy a poner a mover superficies porque no sé si me van a bajar estos más, estos menos.

Investigador: Puede que lo subas y después ya no bajen.

Capitán: Exacto, entonces dije dejemos los *flap* donde están y hagamos las correcciones de velocidad. Y afortunadamente el controlador me dice: "Necesitas bomberos o algo". Le dije: "Pues no venimos en una condición tan... pues pienso yo que ya estábamos cómodos dentro de lo que se podía...".

Investigador: Dentro de todo lo que se podía estar mal.

Capitán: Porque ya veía la pista, tenía mis luces Papi y entonces yo le dije: "Ahora nos vamos a ir a tres y una y nos metemos con tres y una para que cojamos más pista, venimos más rápido y tengamos más disponibilidad de longitud de pista". Afortunadamente todo salió bien.

Ingeniero/Copiloto: Todo funcionó, todo salió bien.

Capitán: Funcionó, los reversibles en este avión son muy buenos, funcionaron perfecto. Los frenos... el ingeniero puso su interconector para alimentar con el sistema, el sistema B para frenar. Sí, un buen trabajo. El ingeniero hizo un buen trabajo, el copiloto hizo un excelente trabajo y toda la tripulación estuvo muy...

Investigador: Muy equipo, sinergia.

Capitán: Muy alerta en todos los momentos.

Investigador: Alerta situacional.

Capitán: Alerta situacional. Algo que pues que nos sorprendió fue haber encontrado aviones y decíamos: "¿Pero por qué aviones? ¿Por qué si no? Estamos en emergencia, estamos en emergencia, no podemos tener aviones acá".

Investigador: Decía: "Capi, sí, pero tenemos..." Y decía: "Sí, pilas con los aviones, pilas que si nos están metiendo no saben de pronto... la magnitud de nuestro problema en ese momento".

Investigador: Capitán, usted hablaba en un momento, cuando creo que lo interrumpí, el avión de Emirates... ¿estaba hablando de visualización de otros tránsitos? ¿Entonces estaba el Avianca y visualizaron otros tránsitos en secuencia?

Capitán: Yo alcancé a ver el Avianca que sí fue el que vimos cuando lo cruzamos.

Investigador: ¿En ascenso?

Capitán: Había otro avión aproximando por la 1-4 Izquierda que me parece que es Emirates o algo así.

Investigador: Emirates.

Capitán: Pero yo estaba, yo le decía a Daniel: "Daniel, pilas con los aviones, pilas que no... cualquiera avión, cualquier cosa ellos no... no saben... nos toca a nosotros mirar bien dónde subirnos". Bueno, esa fue afortunadamente la cuestión, lo que no sabíamos era que no nos copiaban bien.

Ingeniero/Copiloto: Uy sí.

Investigador: El... Bueno, y los bomberos finalmente llegaron o si los... no los...

Capitán: No, no los solicitamos.

Investigador: Bien. Bueno, la declaración de una emergencia obliga al ATC a activar el... los bomberos sin preguntar más, *Mayday, Mayday* y ya, eso es parte del protocolo. Pero bueno, estuvo de todas maneras hubo la facilidad de poderse comunicar después otra vez.

Capitán: Sí, ya cuando veníamos en la aproximación escuchamos *"Autorizado aterrizar"* y dije: "Listo".

Ingeniero/Copiloto: Uy no, sí.

Capitán: Y ya nos... ya estaba todo organizado y todo y ya dije bueno ya. Yo sentí el avión bien, Daniel... ¿cómo está? Me dice: "No Capi, el avión está volando bien". El ingeniero me dijo: "No Capi, pues uno siente si de pronto no baja un tren o alguna cosa el... la compensación, los flaps y...". Bueno, de todas maneras desconfiemos y pongámosle un poquito de... hagamos las correcciones y miremos qué. Total, si tenemos *flap* 15, tenemos que corregir Vref más 15, ¿no? Entonces hicimos las correcciones, todas las velocidades y se hizo todo visual porque no había nada.

Investigador: Visual y con batería.

Capitán: Y ya pues en el taxeo, se hizo el taxeo y ya un momento donde ya empezó a bajarse la batería demasiado, entonces yo dije: "No, pues nos quedamos en este punto y que aquí vengan a remolcarnos porque ya no hay...".

Ingeniero/Copiloto: Sí, sí, sí, sí.

Capitán: Afortunadamente no se estalló ninguna rueda... ya no, no, por eso le digo...

Investigador: ¿Hasta qué punto llegaron? ¿Ya... a Juliet 2?

Capitán: Juliet 2. Sí, ahí en Juliet 2 ya nos parqueamos. Y yo le dije: "Bueno muchachos, hasta aquí llegamos". Ya yo sentí ya los frenos que ya como que... y ya venían así *pra-pra-pra-pra* y yo dije: "No, ya, hasta aquí fue, ya, ya no nos da más". Muchas gracias. E hicimos el *shutdown*... *Ending in flight*. Dejamos el avión como llegamos y ya tuvimos una llamada para llamar al al jefe de control de...

Investigador: Supervisor del centro de control.

Capitán: Supervisor de centro control, hablamos con él. Él nos manifestó de que habían cerrado la 1-4 Derecha no más. Que asumían que nosotros íbamos a Soacha o que ellos pensaron que de pronto... pero no tenían la... la certeza de la calidad de problema que estábamos enfrentando en ese momento.

Investigador: De severidad.

Capitán: Y pues el que nos atravesamos fue por la 1-4 Derecha, el Avianca. Y ya cuando nos metimos a la otra pista pues ya fue que nos vieron y entonces ahí fue donde ya hubo la decisión de... una posición de recibirnos.

Investigador: En la declaración del *Mayday, Mayday*, complementaron la información con tantas personas a bordo, las intenciones son... o digamos que no...

Capitán: Las intenciones.

Investigador: Las intenciones. Era regresar al aeropuerto.

Capitán: Regresar al aeropuerto en condición visual.

Investigador: Ok.

Capitán: Sí señor.

Investigador: No les cerraron pista alguna sino aeropuerto... trataron de aterrizar en la 1-4 Derecha si les es posible pero... pero no teníamos... Y afortunadamente yo dije: "No, pero subámonos a 1-3.000 y después del 1-3.000 ya miramos a ver cómo nos metemos o qué". Y esa fue una decisión que nos ayudó mucho porque como iba en ascenso, el otro avión venía bajando en la... en la senda de de la aproximación y pues uno lo ve lejos, ¿no? Porque yo vengo así mirando así y el otro de pronto nos vio cerca porque veníamos...

Ingeniero/Copiloto: Sí, sí, sí.

Capitán: Porque él dice que 150 pies, no tenemos la certeza de que eran 150 pies, ni 300, nada. Simplemente cuando el copiloto, Daniel, me manifiesta: "Capitán, tenemos un avión", y le dije: "Está por debajo". "Sí". "Entonces seguimos subiendo porque nosotros no tenemos...".

Investigador: Capitán, eh, ya digamos que ahorita ya con el... con el tiempo que pasó, con de pronto retroalimentación que ha hecho con su equipo de vuelo... ¿Qué... qué hubiera podido cambiar o hacer mejor para que... para esa situación específica? Que tuviera la oportunidad de como, ahorita ya con toda la evaluación que ha hecho, ya ocurrió el evento, con todo y conocimiento... Usted diría, bueno, hubiera sido magnífico haber mejorado esto como equipo de trabajo...

Capitán: Bueno, a ver, lo único que digo es que en esos momentos, pues eh... usted confía en toda su tripulación. Yo confío en que el ingeniero está haciendo un buen trabajo. Él recurre a hacer otras cosas a ver si de pronto puede... y yo le digo: "Sí, incluso baja las cargas y trata otra vez de a ver si de pronto es porque tenemos las cargas...".

Investigador: Resetearlo.

Capitán: Resetearlo, entonces él baja cargas, baja todo lo que podemos. Y él trata otra vez de volver a poner, dice: "No Capi, ni negativo, no nos entra nada". Yo le dije: "Bueno, listo. Ya estamos declarados emergencia, ya sigamos pues nuestro procedimiento". Eh... Yo pienso que eso es una cosa que uno nunca se imagina que pasa, porque uno dice pues un *Loss of all Generator* normalmente usted hace el simulador y es en su carrera de despegue.

Ingeniero/Copiloto: Sí, exacto.

Capitán: Entonces antes del V1... *No, Loss of all Generator*, entonces *Rejecting*, tan, y hace su procedimiento. Pero nunca cuando usted llega y dice... ¡Pum, pum! Y se fue bien en su V1... en su Vr y...

Ingeniero/Copiloto: Miércoles, y estoy subiendo eso...

Capitán: La vida real... eso en el simulador pasa es aquí.

Ingeniero/Copiloto: Sí, sólo en simulador.

Capitán: ¿Cierto? No... no despegando, o sea, no con ya con la nariz en ascenso, no, no. Entonces, eh... De pronto una sugerencia es eh... tener la oportunidad de de hacerlo en el simulador. Veo que con... ahora con la FAR 121 usted va a un entrenamiento hoy y mañana tiene su chequeo. De pronto que

hubieran más oportunidad de que uno tenga otro simuladorcito, otro día más de simulador porque es... usted lo preparan ese día es para el simulador del otro día.

Ingeniero/Copiloto: Sí, y ya.

Capitán: Y no hay forma de uno repasar algo, no hay forma de uno decir "venga, hay tiempito para que hagamos esto".

Investigador: Una retroalimentación. Una retroalimentación.

Capitán: Entonces eh... como poder tener esas oportunidades de de de vivir otras cosas como esa que se acaban de vivir, que se se supone que eso nunca pasa, que eso nunca debe pasar. Y mire que sí pasan cosas extraordinarias.

Investigador: Capitán, y del equi... y el equipo de trabajo de su tripulación y bueno... primero digamos que es una pregunta, varias preguntas en una sola. ¿Qué es lo que más resalta del equipo de trabajo de su tripulación para que estén aquí vivos? Porque fue una situación crítica que usted diga: "bueno, fue gracias a que esto ocurrió". Y la otra es, ya un poquito más afuera eh... de todo de pronto lo que recibieron, ¿qué es lo que más resalta que fue positivo para que estuvieran ustedes aquí?

Capitán: No, a ver, yo lo único que digo es que eh... hay un buen entrenamiento. Ah... hemos tenido un buen entrenamiento. Eh... el ingeniero de vuelo hizo su trabajo. Eh... una de las cosas que yo le pedí el favor era "ayúdeme a estar pendiente usted aquí y el primer oficial esté pendiente de la pista y la parte exterior y con los radios", ¿cierto? Entonces yo me apoyo en todos y todos me apoyan afortunadamente. Hay un buen trabajo. Incluso en el en el aterrizaje el ingeniero de vuelo le dije: "Yo los pongo y tú los armas". O sea, yo los armo, tú los pones. ¿Qué quiero decir? Que yo los armo y él se encarga de llevarlos hasta *go-around* porque vamos a entrar rápido. ¿Sí me entiende? Hubo un muy buen trabajo de todos, muy buen trabajo de todo el equipo. Todos muy conscientes, muy alertas, muy buenos. Eh... Lo lo que yo digo es que seguir en este trabajo de del CRM y y de pronto un poquito más de entrenamiento... un poquito más de tiempo para para para poder repasar más cositas. Porque ahora se está volviendo muy "llegue, prepárese y mañana se chequea y... venga y hay cositas que se pueden mirar, hay cosas..." No, eso es muy rápido. Pero pero afortunadamente todo el equipo muy bueno. Todo el equipo muy bueno, muy puesto, todos muy en una alerta situacional muy muy buena. Eh... Hubo momentos en que se se se preguntó algo y: "¿Muchachos, cómo les parece, lo hacemos?" "Sí, no Capi, lo hacemos así, listo, hagámoslo". Sigamos subiendo. Fue muy buen trabajo.

Capitán: Eh... no es por demás que que se hubiera tenido el aeropuerto libre para no haber tenido ese ese problema. Pues son errores que pues que nadie sabe, pero pero yo pienso que no era cerrar una pista sino cerrar todo y en ese momento que uno declara pues abran el espacio para uno porque porque de verdad que yo no me esperaba encontrar a nadie.

Ingeniero/Copiloto: Claro.

Capitán: Sino que yo dije: "No venga, subámonos primero a los 1-3.000 y allá nos organizamos y nos miramos a ver cómo está todo, no vaya a ser que de pronto se encuentre uno a alguien". Y efectivamente nos encontramos a alguien.

Investigador: ¿Ya ha tenido más emergencias?

Capitán: ¿Señor?

Investigador: ¿Ha tenido más emergencias? O esta es la más tenaz.

Capitán: No, sí he tenido emergencias.

Ingeniero/Copiloto: Sí, muchas.

Capitán: Pero pero esta es la más tenaz. Sí he tenido pérdidas de motor, son manejables, despresurizaciones... pero todo se ha manejado bien porque pues las máquinas son máquinas y en

cualquier momento... Pero pero la más crítica sí fue esta. Sí, porque uno no tener ojos para ningún lado, solamente usted tener un altímetro, un velocímetro y una brújula y y lo visual. Entonces contamos con la gracia de Dios que teníamos visual. Porque donde hubiera sido en unas condiciones meteorológicas adversas...

Investigador: Y el aeropuerto lleno.

Capitán: Un aeropuerto... no, no, pues puede ser un poco complicado. Entonces no, por eso nunca me salí de acá cerca del CTR, del aeropuerto.

Investigador: Buscando.

Capitán: Dije no, a ver, mientras yo vea la pista tengo la el chance de meterme y y poder hacer algo que pueda ayudar para que lleguemos bien y podamos terminar un este problema bien.

Investigador: Listo Capitán, pues... El... eh... Bueno, como no tenemos en este momento forma de tener la trayectoria, algo de precisión todavía del vuelo de ustedes... quisiera saber Capitán si usted tiene de pronto un GPS personal, un iPad, un reloj... algún otro copiloto, alguien más que haya llevado de pronto un equipo para poder tener esos datos y para verlos cruzar con los otros datos...

Capitán: No, no teníamos nada.

Investigador: ¿Ni siquiera uno de esos portátiles que a veces sirven tanto que uno va marcando la posición y uno los pone en...? Se convierte acá en meseta y salen los los punticos.

Capitán: No, mira algo que que de pronto la empresa está haciendo es lo de los iPads con con su con el *ForeFlight* y todo esto. Pero están en en la certificación de para podernos entregar. Pero no, ninguno teníamos nada. Pues hubiera ayudado mucho haber tenido un iPad, por lo menos para saber... "oiga, allí está, apúntelo pa' allá". Eso hubiera ayudado, pero no, no teníamos no teníamos nada. Simplemente nuestras cartas, nuestras cosas manuales.

Investigador: Bueno Capitán, me gustaría saber si se me me podría dejar su número celular en caso de que pueda contactarlo más adelante, alguna pregunta, algún detalle que a veces uno le queda con cierta información y uno entra después a los detalles.

Capitán: Sí, claro, mi teléfono no hay ningún problema.

Investigador: Voy a parar la grabación ya Capitán.

[Fin de la grabación]



AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en

este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.

Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo. El cuidado del medio ambiente es responsabilidad de todos.

De: Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
Enviado: viernes, 12 de diciembre de 2025 16:08
Para: Pedro Alejandro Chica Castaneda <pedro.chica@aerocivil.gov.co>
Asunto: AUDIO

Grabación (2) 1.m4a

Abel Dario Urrea Pinto
Dirección Técnica de Investigación de Accidentes.
AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
abel.urrea@aerocivil.gov.co
www.aerocivil.gov.co
(+57) 6012963169
Bogotá, Colombia

AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.

Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo. El cuidado del medio ambiente es responsabilidad

Outlook

Leído: Envío de Reporte: Pérdida de Separación AV9397 y B727 (Aerosucre)

Desde Julian Eduardo Echeverri Valencia <julian.echeverri@aerocivil.gov.co>
Fecha Mar 9/12/2025 12:39
Para Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>

El mensaje

Para: Julian Eduardo Echeverri Valencia
Asunto: RE: Envío de Reporte: Pérdida de Separación AV9397 y B727 (Aerosucre)
Enviados: domingo, 7 de diciembre de 2025 8:20:19 a. m. (UTC-05:00) Bogota, Lima, Quito, Rio Branco

fue leído el martes, 9 de diciembre de 2025 12:39:35 p. m. (UTC-05:00) Bogota, Lima, Quito, Rio Branco.

Outlook

RE: Solicitud presentación entrevista tripulantes HK5216 B727

Desde gerenciasms@aerosucre.com.co <gerenciasms@aerosucre.com.co>
Fecha Mié 10/12/2025 9:22
Para Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
CC Alvaro Alejandro Avis Bello Vega <alvaro.bello@aerocivil.gov.co>

3 archivos adjuntos (18 MB)
Evento HK-5216 RETORNO GENERADORES act.pdf; NRC 011 - 020.pdf; Logbook 01053.jpeg;

Buenas tardes Estimado Ingeniero,

De acuerdo con lo conversado comparto el informe emitido por la OMA referente a la condición técnica presentada en la aeronave HK-5216

Agradezco la atención prestada y quedo atento a cualquier comentario,

Cordialmente,



Daniel Eduardo Higuera Lozano
Gerente de Seguridad Operacional | Aerosucre S.A

(+57) (1) 4148224 ext 2019
(+57) 3046348988
Kr 100 N° 25F - 02 , Fontibón-Bogotá D.C.
www.aerosucre.com.co

De: gerenciasms@aerosucre.com.co <gerenciasms@aerosucre.com.co>
Enviado el: martes, 9 de diciembre de 2025 5:18 p. m.
Para: 'Abel Dario Urrea Pinto' <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
CC: 'Alvaro Alejandro Avis Bello Vega' <alvaro.bello@aerocivil.gov.co>
Asunto: RE: Solicitud presentación entrevista tripulantes HK5216 B727

Buenas tardes Estimado Ingeniero,

De acuerdo con el correo líneas abajo me permito enviar adjunto los documentos solicitados, así mismo me permito solicitar amablemente su apoyo en la liberación de la aeronave.

Finalmente, confirmo que el día de mañana se encuentran citados los tripulantes según las indicaciones dadas.

Agradezco la atención prestada y quedo atento a cualquier comentario,

Cordialmente,



Daniel Eduardo Higuera Lozano
Gerente de Seguridad Operacional | Aerosucre S.A

(+57) (1) 4148224 ext 2019
(+57) 3046348988
Kr 100 N° 25F - 02 , Fontibón-Bogotá D.C.
www.aerosucre.com.co

De: Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
Enviado el: martes, 9 de diciembre de 2025 12:08 p. m.
Para: gerenciasms@aerosucre.com.co
CC: Alvaro Alejandro Avis Bello Vega <alvaro.bello@aerocivil.gov.co>
Asunto: Solicitud presentación entrevista tripulantes HK5216 B727

Señor

Daniel Eduardo Higuera Lozano

Gerente de Seguridad Operacional Aerosucre S.A.

Cordial saludo.

Con referencia al suceso de seguridad operacional presentado en Bogotá el 06 de diciembre de 2025 con la aeronave HK5216 B727, muy atentamente me permito solicitar:

1. Presentación de los tripulantes (piloto, copiloto, ingeniero de vuelo) de la aeronave, mañana 10 de diciembre de 2025 a las 10.00 a.m. en las instalaciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil piso 5, con el objetivo de ser entrevistados. Para facilitar el acceso podrán contactarse conmigo al número celular 3112536392.

2. Copia del reporte de defecto, falla o mal funcionamiento.

3. Enviar a este email la solicitud de liberación de la aeronave.

4. Copia de la carpeta de despacho y copia del registro del último servicio técnico efectuado a la aeronave.

Gracias.

Abel Dario Urrea Pinto

Dirección Técnica de Investigación de Accidentes.

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

abel.urrea@aerocivil.gov.co
www.aerocivil.gov.co
(+57) 6012963169
Bogotá, Colombia

AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.

MENOS PAPEL MÁS AMBIENTE

Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo. El cuidado del medio ambiente es responsabilidad

--
This e-mail and any attached files are confidential and may be legally privileged. If you are not the addressee, any disclosure, reproduction, copying, distribution, or other dissemination or use of this communication is strictly prohibited. If you have received this transmission in error please notify the sender immediately and then delete this mail.
E-mail transmission cannot be guaranteed to be secure or error free as information could be intercepted, corrupted, lost, destroyed, arrive late or incomplete, or contain viruses. The sender therefore does not accept liability for any errors or omissions in the contents of this message which arise as a result of e-mail transmission or changes to transmitted date not specifically approved by the sender.
If this e-mail or attached files contain information which do not relate to our professional activity we do not accept liability for such information.

Outlook

RV: Documentos Investigación HK5216 12-Dic-25

Desde Pedro Alejandro Chica Castaneda <pedro.chica@aerocivil.gov.co>
Fecha Mar 16/12/2025 9:18
Para Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>

Buenos días Ing. Abel.

Según lo acordado reenvió información para su conocimiento y fines pertinente.

Cordialmente;



AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.

MENOS PAPEL MÁS AMBIENTE **Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo. El cuidado del medio ambiente es responsabilidad de todos.**

De: fda@aerosucre.com.co <fda@aerosucre.com.co>
Enviado: viernes, 12 de diciembre de 2025 18:07
Para: Henry Alexis Camacho Cristancho <henry.camacho@aerocivil.gov.co>; Pedro Alejandro Chica Castaneda <pedro.chica@aerocivil.gov.co>
Cc: gerenciasms@aerosucre.com.co <gerenciasms@aerosucre.com.co>; gerentegeneral@aerosucre.com.co <gerentegeneral@aerosucre.com.co>
Asunto: Documentos Investigación HK5216 12-Dic-25

Algunos contactos que recibieron este mensaje no suelen recibir correos electrónicos de fda@aerosucre.com.co. Por qué es esto importante

Buen Día Equipo AIA

Por medio del presente me permito enviar el link de la carpeta con la documentación solicitada.

DOCUMENTOS INVESTIGACION HK5216 12_12_25

Agradezco la atención prestada y quedo pendiente a sus comentarios.

Atentamente,



Mariajosé Saldaña

Coordinadora de Seguridad Operacional
Aerosucre S.A

(+57) (1) 4148224 |
Kr 100 N° 25F - 02, Fontibón- Bogotá D.C.
www.aerosucre.com.co

--

This e-mail and any attached files are confidential and may be legally privileged. If you are not the addressee, any disclosure, reproduction, copying, distribution, or other dissemination or use of this communication is strictly prohibited. If you have received this transmission in error please notify the sender immediately and then delete this mail.
E-mail transmission cannot be guaranteed to be secure or error free as information could be intercepted, corrupted, lost, destroyed, arrive late or incomplete, or contain viruses. The sender therefore does not accept liability for any errors or omissions in the contents of this message which arise as a result of e-mail transmission or changes to transmitted date not specifically approved by the sender.
If this e-mail or attached files contain information which do not relate to our professional activity we do not accept liability for such information.

Outlook

RE: Oficio solicitud

Desde Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
Fecha Mié 10/12/2025 21:19
Para natalia Acosta <natalia.acosta2208@gmail.com>

IMG_8631 1.JPG
IMG_8632 - copia 1.JPG
IMG_8633 1.JPG
IMG_8634 - copia 1.JPG
IMG_8635 - copia 1.JPG
IMG_8636 - copia 1.JPG
IMG_8638 2.JPG
IMG_8640 1.JPG
IMG_8644 2.JPG
IMG_8646 2.JPG
IMG_8648 1.JPG
IMG_8652 1.JPG
IMG_8656 1.JPG
IMG_8657 2.JPG
IMG_8660 1.JPG
IMG_8661 1.JPG
IMG_8662 2.JPG
IMG_8663 1.JPG
IMG_8664 2.JPG
IMG_8665 1.JPG
IMG_8666 1.JPG
IMG_8667 1.JPG IMG_8668 1.JPG IMG_8669 1.JPG IMG_8670 1.JPG IMG_8671 2.JPG IMG_8672 2.JPG

Buenas noches Doctora Natalia.
Por favor indíqueme si esta manera de envío le permitió acceder a las imágenes.
Gracias.

Abel Dario Urrea Pinto

Dirección Técnica de Investigación de Accidentes.

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

abel.urrea@aerocivil.gov.co
www.aerocivil.gov.co
(+57) 6012963169
Bogotá, Colombia

AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.

MENOS PAPEL MÁS AMBIENTE

Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo. El cuidado del medio ambiente es responsabilidad

---

De: natalia Acosta <natalia.acosta2208@gmail.com>
Enviado: miércoles, 10 de diciembre de 2025 20:44
Para: Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
Asunto: Re: Oficio solicitud

Buenas noches,

Ingeniero Abel el archivo adjunto no me permite descargar me envia a una pagina de la aerocivil donde me solicita un correo

El mié, 10 dic 2025 a la(s) 4:00 p.m., Abel Dario Urrea Pinto (abel.urrea@aerocivil.gov.co) escribió:

> Doctora
> Natalia Acosta Aparicio.
> Representante legal A&R Aviation.
>
> Atentamente me permito enviar las evidencias solicitadas con el fin de ser adjuntadas al proceso que actualmente adelantan con la aseguradora.
> Por favor hágame saber si presenta inconvenientes al descargar el archivo.
>
> ASEGURADORA HK5031G SKCZ 1.rar

Abel Dario Urrea Pinto

Dirección Técnica de Investigación de Accidentes.

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

abel.urrea@aerocivil.gov.co
www.aerocivil.gov.co
(+57) 6012963169
Bogotá, Colombia

AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.

MENOS PAPEL MÁS AMBIENTE

Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo. El cuidado del medio ambiente es responsabilidad

---

De: natalia Acosta <natalia.acosta2208@gmail.com>
Enviado: miércoles, 10 de diciembre de 2025 12:40
Para: Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
Asunto: Oficio solicitud

Buenas tardes,

Adjunto oficio para trámite solicitado.

Outlook

Re: Colombia, Boeing 727, 12/6/25

Desde Shannon Masters <Shannon.Masters@ntsb.gov>
Fecha Lun 15/12/2025 16:25
Para Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
CC Alvaro Alejandro Avis Bello Vega <alvaro.bello@aerocivil.gov.co>; Julian Eduardo Echeverri Valencia <julian.echeverri@aerocivil.gov.co>; Wilmer Julian Hernandez Gutierrez <wilmer.hernandez@aerocivil.gov.co>

No suele recibir correo electrónico de shannon.masters@ntsb.gov. Por qué es esto importante

Hello Abel,
Thank you for your notification of this B727 event. I originally had this notification confused with the notification for 12 December 2025 event, but realized this is for a prior event. I will be the accredited representative for this event and will notify the FAA, Boeing, and Pratt & Whitney of the event. If you need any assistance from the US team, please let me know and I will coordinate with the proper team.

Thanks,
Shannon

Shannon Masters
Sr. Aviation Accident Investigator (IIC)
Air Carrier and Commercial Space Division
Office of Aviation Safety
National Transportation Safety Board
Shannon.Masters@NTSB.gov
Mobile: +1-202-320-3524

From: Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
Sent: Thursday, December 11, 2025 10:44 PM
To: ROC <cmctr@ntsb.gov>; aiginbox@icao.int
Cc: Alvaro Alejandro Avis Bello Vega <alvaro.bello@aerocivil.gov.co>; Julian Eduardo Echeverri Valencia <julian.echeverri@aerocivil.gov.co>; Wilmer Julian Hernandez Gutierrez <wilmer.hernandez@aerocivil.gov.co>
Subject: INITIAL NOTIFICATION SINCID HK5216 B727 BOGOTÁ 06 Dec 2025
Importance: High

[CAUTION] This email originated from outside of the organization. Do not click any links or open attachments unless you recognize the sender and know the content is safe.

According to the International Civil Aviation Organization dispositions (Annex 13, 4.1), the Accident Investigation Authority of Colombia (Dirección Técnica de Investigación de Accidentes - DIACC), sends to ICAO and National Transportation Safety Board (NTSB) as State of Design and Manufacturer, the Initial Notification of Serious Incident:

- Make and model: Boeing 727-227
- Operator: AEROSUCRE S.A.
- Location: Aeropuerto El Dorado, Bogota, Colombia
- Fatal injuries: None

The Accident Investigation Authority invites to the States Design, Manufacturing, in order to appoint Accredited Representatives and proposed Advisors to participate in the investigation.

Best Regards,
Abel Dario Urrea Pinto
Dirección Técnica de Investigación de Accidentes– AIG Colombia
+57 3175171162



AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.



Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo. El cuidado del medio ambiente es responsabilidad

CONFIDENTIALITY NOTICE - THIS E-MAIL TRANSMISSION MAY CONTAIN INFORMATION THAT IS PRIVILEGED, CONFIDENTIAL, PROPRIETARY, SUBJECT TO COPYRIGHT, AND/OR EXEMPT FROM DISCLOSURE UNDER APPLICABLE LAW. IT IS FOR THE USE OF INTENDED RECIPIENTS ONLY. If you are not an intended recipient of this message, please notify the original sender immediately by forwarding what you received and then delete all copies of the correspondence and attachments from your computer system. Any use, distribution, or disclosure of this message by unintended recipients is not authorized and may be unlawful.

Outlook

RE: INITIAL NOTIFICATION SINCID HK5216 B727 BOGOTÁ 06 Dec 2025

Desde ROC <cmctr@ntsb.gov>
Fecha Jue 11/12/2025 22:48
Para Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
CC ROC <cmctr@ntsb.gov>

Thank you for your notification to the National Transportation Safety Board. The notification has been forwarded to the appropriate duty officer for response.

From: Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
Sent: Thursday, December 11, 2025 10:44 PM
To: ROC <cmctr@ntsb.gov>; aiginbox@icao.int
Cc: Alvaro Alejandro Avis Bello Vega <alvaro.bello@aerocivil.gov.co>; Julian Eduardo Echeverri Valencia <julian.echeverri@aerocivil.gov.co>; Wilmer Julian Hernandez Gutierrez <wilmer.hernandez@aerocivil.gov.co>
Subject: INITIAL NOTIFICATION SINCID HK5216 B727 BOGOTÁ 06 Dec 2025
Importance: High

[CAUTION] This email originated from outside of the organization. Do not click any links or open attachments unless you recognize the sender and know the content is safe.

According to the International Civil Aviation Organization dispositions (Annex 13, 4.1), the Accident Investigation Authority of Colombia (Dirección Técnica de Investigación de Accidentes - DIACC), sends to ICAO and National Transportation Safety Board (NTSB) as State of Design and Manufacturer, the Initial Notification of Serious Incident:

- Make and model: Boeing 727-227
- Operator: AEROSUCRE S.A.
- Location: Aeropuerto El Dorado, Bogota, Colombia
- Fatal injuries: None

The Accident Investigation Authority invites to the States Design, Manufacturing, in order to appoint Accredited Representatives and proposed Advisors to participate in the investigation.

Best Regards,
Abel Dario Urrea Pinto
Dirección Técnica de Investigación de Accidentes– AIG Colombia
+57 3175171162

Abel Dario Urrea Pinto

Dirección Técnica de Investigación de Accidentes.

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

abel.urrea@aerocivil.gov.co
www.aerocivil.gov.co
(+57) 6012963169
Bogotá, Colombia

AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.

MENOS PAPEL MÁS AMBIENTE

Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo. El cuidado del medio ambiente es responsabilidad

CONFIDENTIALITY NOTICE - THIS E-MAIL TRANSMISSION MAY CONTAIN INFORMATION THAT IS PRIVILEGED, CONFIDENTIAL, PROPRIETARY, SUBJECT TO COPYRIGHT, AND/OR EXEMPT FROM DISCLOSURE UNDER APPLICABLE LAW. IT IS FOR THE USE OF INTENDED RECIPIENTS ONLY. If you are not an intended recipient of this message, please notify the original sender immediately by forwarding what you received and then delete all copies of the correspondence and attachments from your computer system. Any use, distribution, or disclosure of this message by unintended recipients is not authorized and may be unlawful.

Outlook

RE: Solicitud informe piloto HK5216

Desde Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
Fecha Dom 7/12/2025 9:38
Para gerenciasms@aerosucre.com.co <gerenciasms@aerosucre.com.co>

Buenos días ingeniero, cordial saludo.
Acuso recibo de la información, quedo atento de la copia del reporte de falla y mal funcionamiento de acuerdo a los procesos del SMS, así mismo la preservación y custodia de los datos FDR y CVR.

Gracias.



AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.



Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo. El cuidado del medio ambiente es responsabilidad

---

De: gerenciasms@aerosucre.com.co <gerenciasms@aerosucre.com.co>
Enviado: domingo, 7 de diciembre de 2025 9:21
Para: Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
Cc: Alvaro Alejandro Avis Bello Vega <alvaro.bello@aerocivil.gov.co>; Julian Eduardo Echeverri Valencia <julian.echeverri@aerocivil.gov.co>
Asunto: RE: Solicitud informe piloto HK5216

Buen día, ingeniero

Cordial saludo.

En atención a su amable solicitud y a lo ocurrido con la aeronave HK-5216 durante la salida de Bogotá hacia Panamá en la tarde de ayer, me permito remitir adjuntos:

- Informe del piloto al mando.

- Informe de la tripulación técnica (copiloto e ingeniero de vuelo, según corresponda).
- Copia del Reporte Obligatorio de Seguridad Operacional – MOR.

En estos documentos se detalla la secuencia de eventos y las acciones adelantadas durante la emergencia. Cualquier información adicional o aclaración que requiera, por favor no dude en informarme.

Agradezco la atención prestada y quedo atento a cualquier comentario,

Cordialmente,



Daniel Eduardo Higuera Lozano
Gerente de Seguridad Operacional | Aerosucre S.A

(+57) (1) 4148224 ext 2019
(+57) 3046348988
Kr 100 N° 25F - 02 , Fontibón-Bogotá D.C.
www.aerosucre.com.co

De: Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
Enviado el: domingo, 7 de diciembre de 2025 8:16 a. m.
Para: gerenciasms@aerosucre.com.co
CC: Alvaro Alejandro Avis Bello Vega <alvaro.bello@aerocivil.gov.co>; Julian Eduardo Echeverri Valencia <julian.echeverri@aerocivil.gov.co>
Asunto: Solicitud informe piloto HK5216
Importancia: Alta

Buenos días ingeniero., espero que se encuentre bien.

Cordial saludo.

De acuerdo con lo tratado en la tarde de ayer, muy atentamente y con sentido de urgencia, le solicito por favor enviar a este email el informe del piloto de la aeronave HK5216 B727, detallando lo ocurrido respecto a la emergencia presentada durante la salida de Bogotá hacia Panamá en la tarde de ayer.

Gracias.

Abel Dario Urrea Pinto

Dirección Técnica de Investigación de Accidentes.

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

abel.urrea@aerocivil.gov.co
www.aerocivil.gov.co
(+57) 6012963169
Bogotá, Colombia

AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.

MENOS PAPEL MÁS AMBIENTE

Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo. El cuidado del medio ambiente es responsabilidad

--

This e-mail and any attached files are confidential and may be legally privileged. If you are not the addressee, any disclosure, reproduction, copying, distribution, or other dissemination or use of this communication is strictly prohibited. If you have received this transmission in error please notify the sender immediately and then delete this mail.

E-mail transmission cannot be guaranteed to be secure or error free as information could be intercepted, corrupted, lost, destroyed, arrive late or incomplete, or contain viruses. The sender therefore does not accept liability for any errors or omissions in the contents of this message which arise as a result of e-mail transmission or changes to transmitted date not specifically approved by the sender.

If this e-mail or attached files contain information which do not relate to our professional activity we do not accept liability for such information.

Outlook

RE: TRAZAS RNG RNG HK5216

Desde Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
Fecha Jue 11/12/2025 15:59
Para Julian Eduardo Echeverri Valencia <julian.echeverri@aerocivil.gov.co>

Buenas tardes Julian. Recibido, muchas gracias.
Ya puse los dato sen el google Earth.
Al parecer habían regresado a Rionegro por mal tiempo en Bogotá.
Gracias.

Abel Dario Urrea Pinto
Dirección Técnica de Investigación de Accidentes.
AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
abel.urrea@aerocivil.gov.co
www.aerocivil.gov.co
(+57) 6012963169
Bogotá, Colombia

AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.

MENOS PAPEL MÁS AMBIENTE

Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo. El cuidado del medio ambiente es responsabilidad

---

De: Julian Eduardo Echeverri Valencia <julian.echeverri@aerocivil.gov.co>
Enviado: martes, 9 de diciembre de 2025 13:59
Para: Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
Asunto: TRAZAS RNG RNG HK5216

Julián E. Echeverri V.
Investigador de Accidentes de Aviación
Dirección **T**écnica de **I**nvestigación de **A**ccidentes (DIACC)
Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia (AIA)


DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
AIA COLOMBIA

Outlook

Re: PLANTILLAS PARA LEGALIZAR LA INVESTIGACION INCIDENTE

Desde Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
Fecha Mar 16/12/2025 5:56
Para Julian Eduardo Echeverri Valencia <julian.echeverri@aerocivil.gov.co>

Buenos días Julián.
Recibido muchas gracias.

Obtener Outlook para Android

From: Julian Eduardo Echeverri Valencia <julian.echeverri@aerocivil.gov.co>
Sent: Tuesday, December 16, 2025 4:51:14 AM
To: Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
Subject: PLANTILLAS PARA LEGALIZAR LA INVESTIGACION INCIDENTE

Saludo Abel,

Adjunto las plantillas para diligenciar en investigación SMS empresa.
El primero es el acta que legaliza la no institución de investigación y el segundo es la plantilla de respuesta del mensaje al operador.

El primero páselo a PDF y cree una carpeta en el BOG 8 guardando el formato.
El segundo solo es para mensaje pero también guarde el mensaje en pdf en bog8.

Me cuenta…

Es decir, en el BOG 8 de incidente siempre en incidente, estarían solo 3 archivos.

1. DIACC-P9 Plantilla Intervención DIACC sin institución de una investigación
2. Mensaje investigación en SMS
3. Informe Final que llegue del operador

Julián E. Echeverri V.
Investigador de Accidentes de Aviación
Dirección **T**écnica de **I**nvestigación de **A**ccidentes (DIACC)
Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia (AIA)

Outlook

Re: Incidente menor RE-Excursión de pista al aterrizaje HK-5386 07-12-2025

Desde Julian Eduardo Echeverri Valencia <julian.echeverri@aerocivil.gov.co>
Fecha Lun 15/12/2025 21:46
Para Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>

2 archivos adjuntos (1 MB)
Evento RE-Excursión de pista en aterrizaje HK-5386 07122025.pdf; image001.png;

Saludo Abel,

En efecto, un incidente. Ya le envio los formatos aplicables

Julián Echeverri
Investigador Accidentes de Aviación
Dirección **T**écnica de **I**nvestigación de **A**ccidentes (DIACC)
Autoridad de **I**nvestigación de Accidentes de Colombia (AIA)
signature_211269773

El 15/12/2025, a la(s) 16:32, Seguridad Operacional Control B <sms@controlb.co> escribió:

Buen día.

Sres. Grupo de investigación de la Aeronáutica Civil.

Por medio de la presente formalizamos el evento de excursión de pista al aterrizaje de la aerona AT-502 matricula HK-5386 el pasado 7 de Diciembre, donde se encontrana el capitan al mando Andres Ruiz.

Este reporte se realizo este mismo día por la plataforma de la Aerocivil, no contamos con un numero de radicado ya que esta no arrojo ninguno y se realizo un segundo reporte en la plataforma el día 10 de Diciembre y tampoco arrojo numero de radicado.

Adjunto encontrara un informe preliminar el cual se esta realizando para llevar registro de lo sucedido.

Una vez termine las inspecciones del comoponente sospechoso **Cilindro actuador** involucrado y demas componentes afectados realizaremos informe final.

Cabe aclarar que no hubo, perdidas humanas, daños a terceros.

Slds.

Outlook

PROGRAMACIÓN DISPONIBILIDAD DICIEMBRE DIACC

Desde Paula Andrea Velasco Arevalo <paula.velasco@aerocivil.gov.co>
Fecha Jue 4/12/2025 10:56
Para DIACC <diacc25@aerocivil.gov.co>

Cordial saludo,
Por instrucciones de la dirección técnica de investigación de accidentes, respetuosamente les remito la programación de disponibilidad correspondiente a diciembre.

Investigador	Diciembre																									
	Vi	Sa	Do	Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do	Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do	Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do	Lu	Ma	Mi
	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Camacho Cristanchc Henry Alexis								IIC1	IIC1	IIC1	IIC1	IIC1	IIC1	IIC1								IIC2	IIC2	IIC2	IIC2	IIC2	IIC2
Chica Castañeda Pedro Alejandro								IAP1	IAP1	IAP1	IAP1	IAP1	IAP1	IAP1	IIC2	IIC2	IIC2	IIC2	IIC2	IIC2	IIC2						
Dallos Mosquera Julian Mauricio																											
Echeverri Valencia Julian Eduardo	IAP2	IAP2	IAP2	IAP2	IAP2	IAP2	IAP2								IAP1	IAP1	IAP1	IAP1	IAP1	IAP1	IAP1						
Márquez Aponte Plinio Enrique	IAP1	IAP1	IAP1	IAP1	IAP1	IAP1	IAP1								IIC1	IIC1	IIC1	IIC1	IIC1	IIC1	IIC1	IAP2	IAP2	IAP2	IAP2	IAP2	IAP2
Perdomo Ramírez Javier	IIC2	IIC2	IIC2	IIC2	IIC2	IIC2	IIC2															IIC1	IIC1	IIC1	IIC1	IIC1	IIC1
Urrea Pinto Abel Dario	IIC1	IIC1	IIC1	IIC1	IIC1	IIC1	IIC1	IAP2	IAP2	IAP2	IAP2	IAP2	IAP2	IAP2								IAP1	IAP1	IAP1	IAP1	IAP1	IAP1
Urrea Sánchez Liliana								IIC2	IIC2	IIC2	IIC2	IIC2	IIC2	IIC2	IAP2	IAP2	IAP2	IAP2	IAP2	IAP2	IAP2						

En caso de requerir ajustes o presentar novedades, estas deben ser remitidas a la dirección para su posterior aprobación.

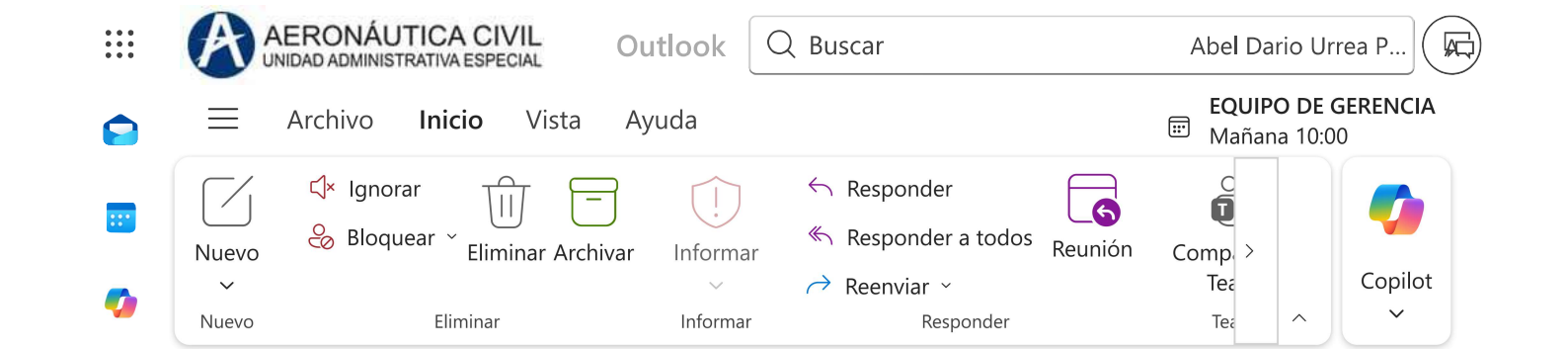
Cordialmente,

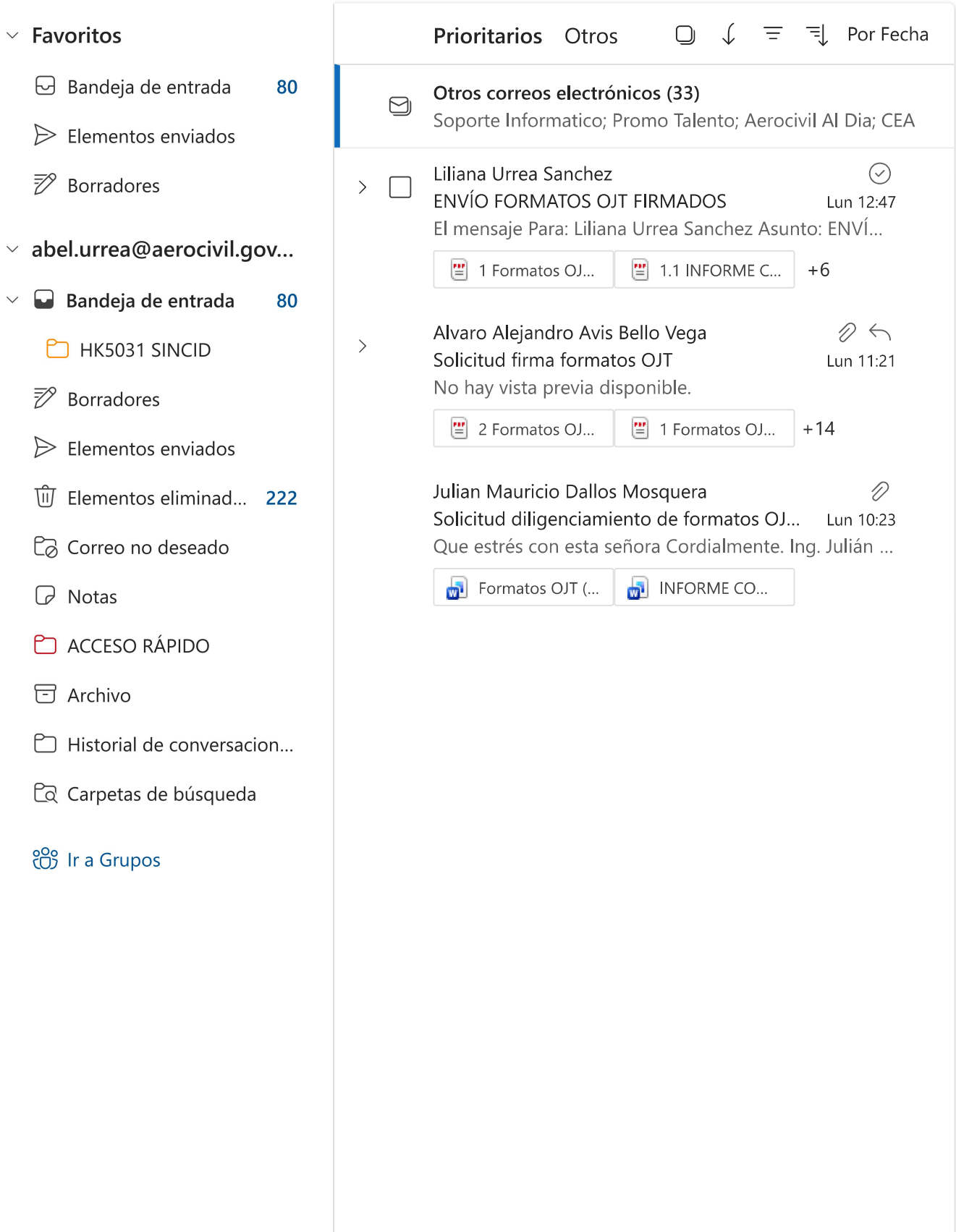
Paula Andrea Velasco Arevalo
Dirección Técnica de Investigación de Accidentes
AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
Paula.velasco@aerocivil.gov.co
www.aerocivil.gov.co
Bogotá, Colombia

AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.

MENOS PAPEL MÁS AMBIENTE

Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo. El cuidado del medio ambiente es responsabilidad


AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
Outlook
Buscar
Abel Dario Urrea P...
Archivo
Inicio
Vista
Ayuda
EQUIPO DE GERENCIA
Mañana 10:00
Nuevo
Ignorar
Bloquear
Eliminar
Archivar
Informar
Responder
Responder a todos
Reenviar
Reunión
Copilot
Nuevo
Eliminar
Informar
Responder


Favoritos
Bandeja de entrada 80
Elementos enviados
Borradores
abel.urrea@aerocivil.gov...
Bandeja de entrada 80
HK5031 SINCID
Borradores
Elementos enviados
Elementos eliminad... 222
Correo no deseado
Notas
ACCESO RÁPIDO
Archivo
Historial de conversacion...
Carpetas de búsqueda
Ir a Grupos
Prioritarios
Otros
Por Fecha
Otros correos electrónicos (33)
Soporte Informatico; Promo Talento; Aerocivil Al Dia; CEA
Liliana Urrea Sanchez
ENVÍO FORMATOS OJT FIRMADOS
Lun 12:47
El mensaje Para: Liliana Urrea Sanchez Asunto: ENVÍ...
1 Formatos OJ...
1.1 INFORME C...
+6
Alvaro Alejandro Avis Bello Vega
Solicitud firma formatos OJT
Lun 11:21
No hay vista previa disponible.
2 Formatos OJ...
1 Formatos OJ...
+14
Julian Mauricio Dallos Mosquera
Solicitud diligenciamiento de formatos OJ...
Lun 10:23
Que estrés con esta señora Cordialmente. Ing. Julián ...
Formatos OJT (...
INFORME CO...

Outlook

RE: BORRADOR NOTIFICACION

Desde Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
Fecha Jue 11/12/2025 15:51
Para Wilmer Julian Hernandez Gutierrez <wilmer.hernandez@aerocivil.gov.co>; Julian Eduardo Echeverri Valencia <julian.echeverri@aerocivil.gov.co>

Buenas tardes Julian, cordial saludo.
Respecto a la descripción del evento, muy respetuosamente sugiero que consideren corregir que fallaron dos generadores ya tenían el del motor 2 diferido, el MYADAY escribirlo tres veces y sobre el AIRPROX colocar la palabra aparentemente hubo un AIRPROX...

Gracias.

Abel Dario Urrea Pinto
Dirección Técnica de Investigación de Accidentes.
AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
abel.urrea@aerocivil.gov.co
www.aerocivil.gov.co
(+57) 6012963169
Bogotá, Colombia

AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.

MENOS PAPEL MAS AMBIENTE

Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo. El cuidado del medio ambiente es responsabilidad

---

De: Wilmer Julian Hernandez Gutierrez <wilmer.hernandez@aerocivil.gov.co>
Enviado: jueves, 11 de diciembre de 2025 15:32
Para: Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>
Cc: Julian Eduardo Echeverri Valencia <julian.echeverri@aerocivil.gov.co>; juquihernandez@gmail.com <juquihernandez@gmail.com>
Asunto: BORRADOR NOTIFICACION

Abel buena tarde
envio borrador de notificación:

para: USA
cc@ntsb.gov

PARA: OACI
aiginbox@icao.int

ASUNTO: INITIAL NOTIFICATION – SINCID Reg. HK5216 – 06 Dic 2025, Boeing 727-227, Bogota SKBO, injury level None.

TEXTO:
According to the International Civil Aviation Organization dispositions (Annex 13, 4.1), the Accident Investigation Authority of Colombia (Dirección Técnica de Investigación de Accidentes - DIACC), sends to ICAO and National Transportation Safety Board (NTSB) as State of Design and Manufacturer, the Initial Notification of Serious Incident:

- Make and model: Boeing 727-227
- Operator: Aerosucre s.a.
- Location: Aeropuerto El Dorado, Bogota, Colombia
- Fatal injuries: None

The Accident Investigation Authority invites to the States Design, Manufacturing, in order to appoint Accredited Representatives and proposed Advisors to participate in the investigation.

abel ESTOS DATOS PARA Q LOS PONGA UD
Nombre completo del Investigador que notifica (Upper case)
Dirección Técnica de Investigación de Accidentes– AIG Colombia
Número del teléfono de turno con indicativo de acceso internacional

Outlook

CIAC - Respuesta PQRSDF No CE2025001637

Desde Correspondencia CIAC <correspondencia@ciac.gov.co>
Fecha Jue 11/12/2025 15:33
Para Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>

2 archivos adjuntos (580 KB)

Respuesta derecho de petición 96edcfb9-fadc-47b9-8b72-0742a299c8f4.pdf; Archivof3880ec1-3652-423e-bd38-f95df34dc28a.pdf;

No suele recibir correo electrónico de correspondencia@ciac.gov.co. Por qué es esto importante

Cordial saludo,

Por medio del presente correo nos permitimos dar respuesta a la solicitud presentada por usted ante la Corporación.

Por favor revise todos los documentos adjuntos.

Le agradecemos diligenciar la encuesta de satisfacción del trámite a través del siguiente enlace con el único propósito de mejorar nuestro servicio.

https://forms.gle/qbfvkuLesi8hcBPH9

Agradecemos su atención

Atentamente,

CORPORACIÓN DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA COLOMBIANA CIAC S.A

Comunicado de Prensa - CIAC

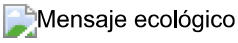
Cordialmente,

CIAC izquierda

Correspondencia CIAC

M: 3153187386
E: correspondencia@ciac.gov.co
W: ciac.gov.co

A: Av cll 26 N. 103 - 08
Entrada 1 Int. 2 - Bogotá, Colombia



"La información aquí contenida es para uso exclusivo de la persona o entidad de destino. Está estrictamente prohibida su utilización, copia, descarga, distribución, modificación y/o reproducción total o parcial, sin el permiso expreso de la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana, pues su contenido puede ser de carácter confidencial y/o contener material privilegiado. Si usted recibió esta información por error, por favor contacte en forma inmediata a quien la envió y borre este material de su computador. La Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana no es responsable por la información contenida en esta comunicación, el directo responsable es quien la firma o el autor de la misma."

Outlook

SEGUIMIENTO A INVESTIGACIONES

Organizador	Alvaro Alejandro Avis Bello Vega <alvaro.bello@aerocivil.gov.co>
Hora de la reunión	Este evento ocurrió el Hace 1 semana (Vie 5/12/2025, de 10:00 a 11:00)
Mi respuesta	Aceptada
Asistentes necesarios	Alvaro Alejandro Avis Bello Vega, Julian Eduardo Echeverri Valencia, Henry Alexis Camacho Cristancho, Pedro Alejandro Chica Castaneda, Javier Perdomo Ramirez, Juan Guillermo Andrade Sarmiento, Paula Andrea Velasco Arevalo, David Sebastian Gonzalez Agudelo, DIACC
Asistentes opcionales	Robert Ricardo Rodriguez Moscoso, Plinio Enrique Marquez Aponte
Mensaje enviado	Jue 4/12/2025 11:35

Cordial saludo,
Respetuosamente los convoco a realizar el seguimiento a las investigaciones asignadas, en la sala de juntas de la autoridad aeronáutica.

Outlook

RECORDATORIO - Gestión de incidentes

Desde Juan Guillermo Andrade Sarmiento <juang.andrade@aerocivil.gov.co>
Fecha Mié 10/12/2025 11:49
Para Julian Mauricio Dallos Mosquera <julian.dallos@aerocivil.gov.co>; Henry Alexis Camacho Cristancho <henry.camacho@aerocivil.gov.co>; Javier Perdomo Ramirez <javier.perdomo@aerocivil.gov.co>; Abel Dario Urrea Pinto <abel.urrea@aerocivil.gov.co>; Liliana Urrea Sanchez <liliana.urrea@aerocivil.gov.co>; Pedro Alejandro Chica Castaneda <pedro.chica@aerocivil.gov.co>
CC Alvaro Alejandro Avis Bello Vega <alvaro.bello@aerocivil.gov.co>; Robert Ricardo Rodriguez Moscoso <robert.rodriguez@aerocivil.gov.co>

Cordial saludo,

Les comento que este año se adelantará la presentación de cumplimiento de gestión de investigación de INCIDENTES para el 15 de diciembre.

Para ello, les pido el favor gestionar los casos que se encuentren pendientes, enviarme una copia del informe gestionado y realizar el respectivo cargue de la información en el BOG8.

Quedo atento,

Juan Guillermo Andrade Sarmiento

Gestor de información

Dirección Técnica de Investigación de Accidentes (DIACC)

Autoridad de Investigación de Accidentes (AIA) de Colombia

☎Móvil: (+57) 350 850 5489

AVISO LEGAL: Este mensaje y sus anexos son confidenciales e interesan solamente a su destinatario. No hay renuncia a la confidencialidad o privilegio por cualquier transmisión equivocada o errónea. Si usted ha recibido este mensaje por error, debe borrarlo en su totalidad de su sistema y notificar de tal hecho al remitente. Cualquier divulgación, copia, distribución o acción tomada por acción o por omisión en relación a ello está prohibida y constituye un delito hacerlo. Cualquier opinión o consejo contenidos en este mensaje dirigido a nuestros usuarios, está sujeto a los términos y condiciones de los contratos vigentes con AEROCIVIL y solo interesan a las partes contractuales.

Antes de imprimir este correo piense bien si es necesario hacerlo. El cuidado del medio ambiente es responsabilidad de todos.