

BOLETÍN de SEGURIDAD

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL



SMS – 026 - 2025

TEMA:

DESVIACIONES EN EL PROCEDIMIENTO PARA
INSPECCIÓN DE LAS AERONAVES

DESTINATARIO:

TODO EL PERSONAL DE TALLERES,
TÉCNICOS, INSPECTORES,
CERTIFICADORES, ALMACÉN
AERONÁUTICO Y PERSONAL CLAVE DE
LA OMA HTC



LINK DE VALIDACIÓN DE LECTURA

<https://forms.office.com/r/65raLbBndk>

Código SMS: **GSMS-F-006**

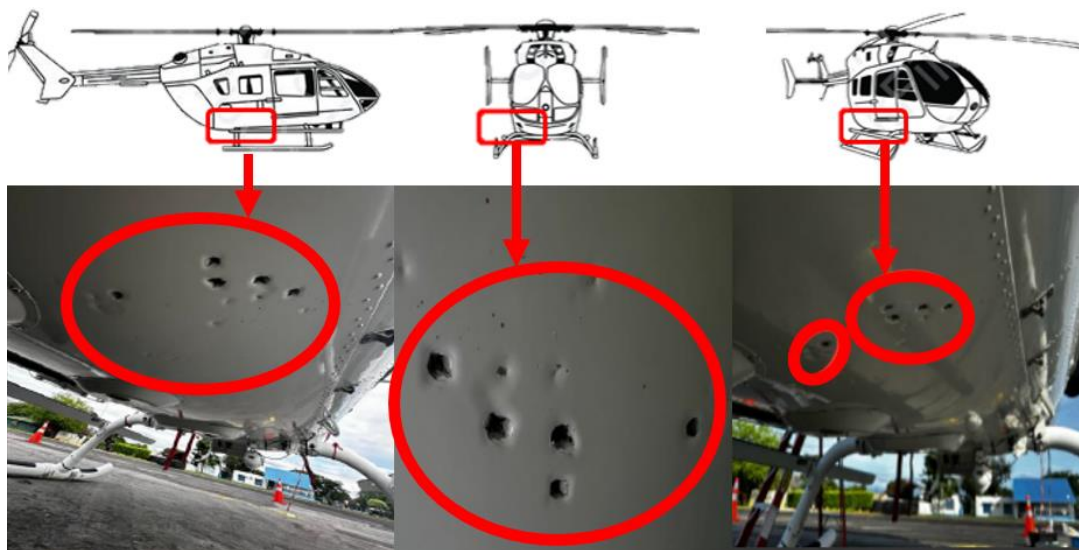
Versión: **No.: 07**

Vigencia: **2025**

Fecha: **04/09/2025**



DESVIACIONES EN EL PROCEDIMIENTO PARA INSPECCION DE LAS AERONAVES



ANTECEDENTES

Durante labores programadas de mantenimiento el 25 de julio, se identificaron abolladuras y perforaciones en la parte inferior del fuselaje de la aeronave Airbus EC145. Los daños presentan características compatibles con el posible impacto de un gancho de carga.

La revisión de los registros indica que la única operación con carga externa se realizó el 10 de Julio del 2025, fecha en la que probablemente se originó la novedad, Sin embargo, la anomalía fue detectada 15 días después, lo que implica que la aeronave opero durante este periodo con los daños estructurales no reportados.

Este hallazgo genera interrogantes sobre la eficacia de las inspecciones Pre-vuelo y Post-vuelo, Además del cumplimiento de todos los ítems de revisión que se establecen en las respectivas guías del programa de mantenimiento.

OBJETIVO

- Reforzar los procedimientos establecidos para efectuar la respectiva inspección 360 (Pre-Vuelo & Post-Vuelo) en las aeronaves.
- Sensibilizar al personal sobre los peligros o riesgos de omitir la revisión de algunas de las áreas de las aeronaves o no efectuar adecuadamente las inspecciones.
- Concientizar al personal sobre la importancia de realizar el cambio de turno o empalme en sitio.

BOLETÍN de SEGURIDAD

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

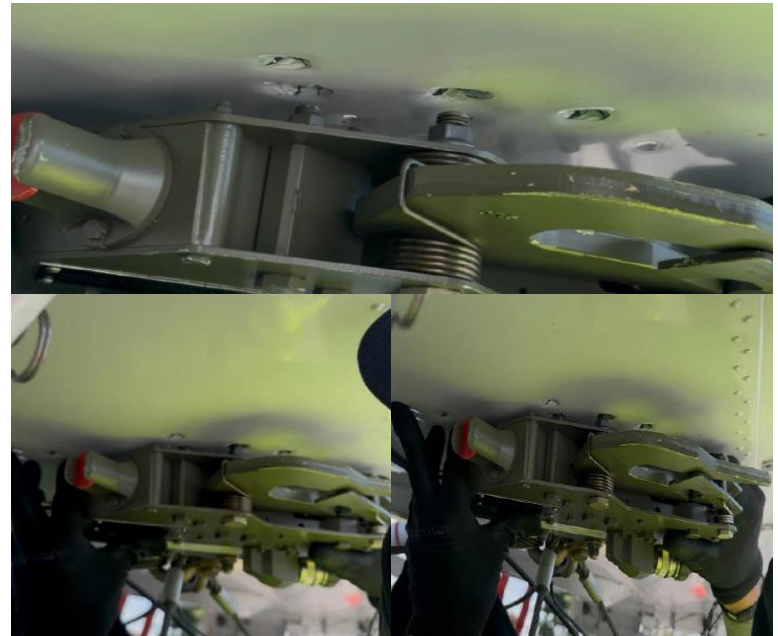


SMS – 026 - 2025

ANÁLISIS DE CAUSAS Y FACTORES CONTRIBUYENTES

Con base en la evidencia recolectada y en reportes de sucesos similares en la industria, se considera que los daños en la parte inferior del fuselaje pudieron originarse durante la fase de aproximación para la sujeción de la carga externa, cuando el helicóptero descendió más de lo previsto, lo que habría provocado que el gancho de carga quedara aprisionado entre la carga y el fuselaje, generando los impactos observados. No obstante, no se descarta que este tipo de eventos se puedan generar por otras posibles causas, como:

- Gancho no asegurado después de liberar la carga, lo que pudo ocasionar que golpeará los esquís de aterrizaje o la parte inferior del fuselaje durante el vuelo de retorno.
- Contacto en fases críticas (despegue o aterrizaje) debido a un descenso excesivo o posicionamiento inadecuado, generando impactos entre el gancho, la carga y el fuselaje.



Es valido aclarar que los daños generados a la aeronave no se ocasionaron durante labores de mantenimiento, motivo por el cual nuestra investigación se enfocó en determinar por qué pasaron tantos días para que se lograra identificar la novedad en las inspecciones de Pre-vuelo & Post- Vuelo que realiza el personal de mantenimiento a diario.

BOLETÍN de SEGURIDAD

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL



SMS – 026 - 2025

CAUSAS

La investigación nos arrojó que el personal técnico estaba omitiendo realizar la inspección por debajo de la aeronave debido a que:

- La posición de parqueo asignada a la aeronave se encuentra en una zona verde que en época de invierno vuelve inestable el terreno a raíz de la acumulación de agua y el fango que se genera.



La condición mencionada con anterioridad ocasiona que el personal no pueda deslizar la camilla dispuesta para estos trabajos debajo de la máquina, sin embargo, **nunca se reportó o alerto de que a raíz de esta situación se estaba omitiendo la ejecución de esta tarea, lo cual de forma indirecta convierte este acto en una violación de los procedimientos.**



FACTORES CONTRIBUYENTES

Adicional a lo mencionado con anterioridad, se identificaron otros aspectos como lo son:

- Durante el cambio de turno (empalme) el personal no está haciendo la entrega de la aeronave en sitio, lo cual genera que quien la está recibiendo no pueda validar las condiciones físicas de la aeronave en el momento.
- Los formatos establecidos no solicitan registros detallados de las condiciones en que se reciben las aeronaves luego de las inspecciones (por ejemplo, mapping estructural o fotografías), lo anterior genera que no se cuente con un soporte o trazabilidad que valide la integridad de la aeronave.
- El exceso de confianza entre el personal de mantenimiento y tripulaciones está conllevando a que no se efectúe inspección cuando hay cambio de turno, lo anterior para validar que realmente la aeronave se está recibiendo conforme al reporte verbal y lo que aparece en los registros.

BOLETÍN de SEGURIDAD

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL



SMS – 026 - 2025

RIESGOS Y CONSECUENCIAS

La falta de una adecuada inspección a las aeronaves puede generar los siguientes escenarios:

RIESGOS

- No detectar oportunamente daños estructurales en la aeronave después de sus vuelos.
- Pasar por alto afectaciones en los componentes de la aeronave al momento de su entrega para labores de mantenimiento.
- Autorizar el retorno al servicio de la aeronave en condiciones no aeronavegables.

CONSECUENCIAS

- Ocurrencia de incidentes o accidentes aéreos.
- Fallas durante el vuelo.
- Lesiones graves o fallecimiento de la tripulación y/o pasajeros.



BOLETÍN de SEGURIDAD

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL



SMS – 026 - 2025

TIPS DE LA INSPECCIÓN PREVUELO & POSTVUELO



Antes de iniciar una inspección a la aeronave valide lo siguiente:

1. Condiciones del entorno
 - Verifique que el área donde se realizará la inspección sea adecuada.
 - En caso contrario, solicite a la tripulación trasladar la aeronave a un lugar o posición segura y apropiada.
2. Iluminación
 - Asegúrese de que el área disponga de una iluminación suficiente.
 - Si no es así, utilice un reflector o equipo de apoyo.
3. Documentación
 - Tenga a la mano todos los formatos que contienen los ítems a inspeccionar.
 - Registre en ellos cada tarea conforme avance con la verificación.
4. Herramientas y equipos necesarios
 - Camilla para inspección de la parte inferior de la aeronave.
 - Linterna para operaciones nocturnas o en áreas de baja visibilidad.
 - Elementos de Protección Personal (EPP).
5. Reporte de condiciones inseguras
 - Si identifica alguna condición en el entorno de trabajo que impida el desarrollo adecuado de la inspección, informe de inmediato a su jefe y/o a las áreas de SMS & HSE.
 - Este reporte permitirá establecer medidas o alternativas que garanticen la continuidad segura de la labor.