

INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-18-34-GIA

Colisión posterior al despegue

Cessna A 188 HK 1430

27 de septiembre de 2018

Pista San Isidro (Meta) – Colombia



ADVERTENCIA

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

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

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

SINOPSIS

Aeronave:	Cessna A 188, HK1430
Fecha y hora del Accidente:	27 de septiembre de 2018, 08:50HL (13:50UTC)
Lugar del Accidente:	Pista San Isidro, vereda Indostán, Departamento del Meta- Colombia-
Tipo de Operación:	Aviación Agrícola
Propietario:	Fumigación aérea del oriente FARO S.A.S
Explotador:	Fumigación aérea del oriente FARO S.A.S
Personas a bordo:	01 Piloto

Historia del vuelo

El día 27 de septiembre de 2018, la aeronave Cessna A 188 fue programada para efectuar vuelos de fumigación desde la pista San Isidro, ubicada en las coordenadas N 04°07.38 W 73°14.18, hacia el oriente 5 nm; dicha pista es operada por la empresa Fumigación Aérea del Oriente que sirve para la operación de aspersión en la zona. Se efectuaron dos vuelos.

A continuación, se programó un Piloto nuevo en la compañía, que se encontraba en proceso de inducción, para que realizara en la aeronave, un vuelo de reconocimiento y de adaptación de la zona.

Su misión era la de realizar procedimiento de aspersión sobre la pista, con 100 galones de agua, luego evacuar el líquido, por procedimiento de emergencia, tal como lo establece el MGO de la empresa para pilotos nuevos; y luego regresar a la pista para aterrizaje normal.

De acuerdo con declaraciones preliminares por parte del Piloto, siendo las 08:50 HL se efectuó el rodaje a la pista 08, y despegó a las 08:55HL

En el momento de alcanzar la velocidad mínima de operación, el Piloto rotó la aeronave, según él, para tratar de liberar prontamente los obstáculos que se encuentran a 70 metros de la cabecera 26, consistentes en árboles de aproximadamente 60 ft de altura.

La aeronave despegó, continuó su ascenso con velocidad mínima y el Piloto consideró que no lograría cruzar los obstáculos, por lo cual inició un viraje a la derecha; al colocar banqueo, la aeronave golpeó con un árbol que se encontraba al costado de la pista; con el impacto se desprendió una parte del plano; inmediatamente la aeronave golpeó con otro árbol que hizo que la aeronave perdiera toda su sustentación; la aeronave se invirtió, cayendo al costado

derecho de la pista, en una finca contigua, y desplazándose 10 metros desde el punto de caída.

En el primer impacto de la aeronave con el terreno, se desprendió la hélice, la cual fue encontrada a 15 metros de la estructura de la aeronave.

El Piloto fue auxiliado de inmediato por el personal de la empresa y fue evacuado hacia un centro asistencial, en donde fue atendido por la fractura de dos dedos de su mano izquierda; no presentó más lesiones.

De acuerdo con lo manifestado por el Piloto, la aeronave no presentó ninguna falla alguna en el decolaje.

El accidente ocurrió con luz del día, en condiciones visuales y no se presentó fuego.



Imagen No. 1 – Condición final de la aeronave HK1430

La Autoridad AIG de Colombia (Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA) fue alertado sobre el evento, aproximadamente a las 09:20 HL del mismo día, por parte de la compañía; inmediatamente se dispuso de un (1) Investigador para iniciar el proceso investigativo.

Inspección de campo

La inspección de campo fue realizada al siguiente día del accidente. El sitio del accidente solo fue accesible por carretera. La aeronave se encontró ubicada en coordenadas N 04°07' 41" – W73°14'07", a 20 metros de la cabecera 26 de la pista San Isidro, sobre el costado izquierdo, con rumbo final de 068° y a una elevación de 660 pies.

Durante la inspección de campo se evidenció que el plano derecho de la aeronave golpeó un árbol que se encuentra al costado derecho de la pista 08; parte del plano quedó ubicada en ese lugar. El Piloto perdió el control de la aeronave y ésta golpeó contra otro árbol; después de este segundo impacto, la aeronave se invirtió y cayó al terreno, en forma plana; esta circunstancia, de bajo ángulo de caída, evitó mayores daños a la aeronave y lesiones al Piloto.



Imagen No. 2 –parte de plano desprendido después del impacto con el árbol



Imagen No. 3 – Árbol contra el cual se presentó el primer impacto



Imagen No. 4 – Árboles ubicados a la derecha de la trayectoria de despegue

Los árboles que el Piloto observó en el despegue por la cabecera 08, y que lo llevaron a tomar la decisión de virar a la derecha, no presentan ningún riesgo, aparentemente, ya que están ubicados a unos 70 metros del umbral de la cabecera 26 y al costado izquierdo; es decir que, si una aeronave sigue la trayectoria de la pista, los árboles no representarían un obstáculo en la trayectoria de despegue.

Por otro lado, los árboles que se encuentran hacia el costado derecho de la pista 08, generan un riesgo operacional de tipo aviar y de reducción de la visibilidad para el Piloto.

Tareas pendientes en la investigación

La investigación actualmente se encuentra adelantando la consecución y el análisis de:

1. Procedimientos operacionales de vuelo
2. Inspección de los obstáculos en pista
3. Procedimientos de autorización y vigilancia de la operación en la pista San Isidro

Recomendaciones Inmediatas

La investigación preliminar adelantada, en cumplimiento de lo establecido en las disposiciones normativas del Anexo 13 del Convenio de Aviación Civil Internacional, numeral 6.9, y en el Reglamento Aeronáutico Colombiano RAC 114.625, se realiza la siguiente recomendación inmediata:

A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA DE COLOMBIA:

REC-IMD. 201828-01

Realizar una inspección inmediata a la pista San Isidro, Meta, con el fin de verificar el cumplimiento de los requisitos técnicos exigidos en la Parte 14 de los RAC, teniendo en cuenta los obstáculos que se presentan al lado de la pista y en su prolongación, cerca de la trayectoria de despegue.

Información actualizada el día 14 de octubre de 2018 a las 17:15HL.

GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5°.

investigacion.accide@aerocivil.gov.co

Tel. +57 1 2963186

Bogotá D.C - Colombia



Grupo de Investigación de Accidentes

GRIAA

GSAN-4.5-12-035



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL