



INFORME PRELIMINAR

ACCIDENTE

COL-23-37-DIACC

Aterrizaje de emergencia en campo no preparado por pérdida de potencia

SCF-PP

Cessna A 188B

Matrícula HK370

11 de julio 2023

Villanueva, Casanare – Colombia



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

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.

SINOPSIS

Aeronave:	Piper PA 25-260
Fecha y hora del Accidente:	11 de julio 2023, 09:55 HL
Lugar del Accidente:	Finca Flor Amarillo, municipio de Villa Nueva Casanare - Colombia
Coordenadas:	N 04°31'34.03" – W 072°46'10.02"
Número de ocupantes:	01 Piloto
Tipo de Operación:	Trabajos Aéreos Especiales - Aviación Agrícola

1. RESEÑA DEL VUELO

El 11 de julio del 2023, la aeronave Piper PA 25-260 de aviación agrícola, fue programada para efectuar un vuelo de aspersión sobre cultivos de arroz, en la finca *Flor Amarillo*, ubicada en el municipio de Villa Nueva, departamento del Casanare.

El Piloto inició su operación desde la pista *Santa Clara*, base principal del operador, en otra aeronave, y procedió hacia la pista *Los Lobos* la cual era la pista más cercana al lugar programado para la aspersión.

La aeronave asignada para la operación fue abastecida con producto químico para asperjar un total de 233 hectáreas de cultivo de arroz y efectuó 12 vuelos. Hecho esto, retornó a la pista *Santa Clara*, sin novedad. Cambió entonces para volar en la aeronave HK370 y procedió para efectuar una última operación de aspersión.

La aeronave despegó de la pista *Santa Clara* en el avión HK370 a las 09:48 HL, hacia la finca *Flor Amarillo* en donde realizaría la aspersión de un lote de 18 hectáreas de arroz, en diez (10) pasadas.

El Piloto efectuó una inspección visual sobre el lote asignado, y, cuando realizaba la primera pasada, percibió que el avión no se encontraba dando el rendimiento, sumado a una vibración en el motor. Inmediatamente liberó el producto químico por emergencia ganando un poco de altura.

El Piloto efectuó el chequeo de los instrumentos sin observar ninguna indicación anormal y mientras efectuaba la lista de chequeo de condición anormal, el motor comenzó a perder potencia. En este punto, observó un campo apropiado y decidió efectuar un aterrizaje de emergencia en ese lugar. En la maniobra, la aeronave colisionó con una cerca, haciendo que se produjera un volteo dinámico, provocando que la aeronave cayera invertida al terreno.

El Piloto retiró su cinturón de seguridad y evacuó la aeronave por sus propios medios sin recibir lesiones. Fue entonces auxiliado por pobladores de la zona y una unidad de la Policía Nacional, quienes lo trasladaron en ambulancia a un centro médico. La aeronave conllevó daños importantes.

El accidente ocurrió a las 09:55 HL con luz día, y en condiciones meteorológicas visuales (VMC).

La Autoridad de Investigación de Accidentes (AIA) de Colombia (Dirección Técnica de Investigación de Accidentes – DIACC) tuvo conocimiento del accidente a las 11:45 HL (16:45 UTC), el mismo día, y se dispuso de un investigador, el cual se desplazó al sitio del accidente.

La DIACC realizó la Notificación del suceso, de acuerdo con el Anexo 13 al Convenio de OACI, a la National Transportation Safety Board – NTSB, de los Estados Unidos, como Estado de Diseño y de Fabricación de la aeronave, de la planta motriz y de la hélice, quien asignó un Representante Acreditado para asistir el proceso investigativo que se adelanta.



Fotografía No. 1 – Posición final de la aeronave HK370.

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

A las 10:35 HL, el personal del operador que se encontraba en la pista esperando la aeronave, al notar que el vuelo no regresaba informaron a otro Piloto que se encontraba trabajando en el área para que verificara la posición de la aeronave.

El Piloto de la segunda aeronave reportó la aeronave accidentada. Inmediatamente fueron notificados los organismos de rescate, quienes acudieron al lugar del accidente.

2.1 Inspección de campo

La aeronave se precipitó sobre un terreno ubicado cerca del cultivo que debía asperjar, en las coordenadas N04°31'34.03" – W072°46'10.02", sobre fango, con rumbo final de 070°, a 795 ft de elevación.

La aeronave impactó terreno con bajo ángulo de descenso y con baja velocidad.

Se encontró a la aeronave íntegra y con el motor situado en su bancada. Se pudo observar que no había escape de aceite o algún fluido en el motor; tampoco se observaron fracturas de componentes que pudieran haber ocurrido antes del accidente.



Fotografía No. 2 – Estado final de la aeronave HK370.

Durante el volteo dinámico se presentaron daños en la sección de la cabina, así como en la sección frontal y en el estabilizador vertical. El examen preliminar del motor no reveló daños significativos en sus accesorios. Las palas de la hélice, de paso fijo, no revelaron daños significativos con evidencia de baja energía al momento del impacto con el terreno.



Fotografía No. 5 – Condición de la cabina de la aeronave al quedar invertida.



Fotografía No. 3 – Daños presentados la sección frontal de la aeronave.



Fotografía No. 4: Hélice con evidencia de no tener potencia en el momento del impacto.

2.2 Otras actividades de campo

- Se realizó un análisis aerodinámico para determinar la secuencia del impacto.
- Se analizaron las condiciones de viento en el sector.
- Se realizó entrevista al piloto.

2.3 Otros hallazgos

En las instalaciones del operador se efectuó una inspección inicial a la planta motriz, y se determinó que, aparentemente, se encontraba sin potencia en el momento del accidente. Se procederá a una inspección detallada de todo el motor y de sus accesorios con el fin de determinar el origen de la pérdida de potencia.

3. TAREAS PENDIENTES DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación actualmente se encuentra pendiente de la verificación y consecución de las evidencias en las áreas de:

- Factores de planeamiento del vuelo.
- Inspección de procedimientos operacionales.
- Efectividad del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Operador.
- Análisis de la gestión de riesgos del explotador.
- Inspección detallada de la planta motriz y procedimientos de mantenimiento.

Información actualizada el 11 de agosto de 2023



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