



INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-24-45-DIACC

Aterrizaje de emergencia por pérdida de potencia

Cessna A188A

Matrícula HK1476

30 de junio de 2024

Ciénaga, Magdalena, 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

CONTENIDO	3
SINOPSIS	4
1. RESEÑA DEL VUELO.....	4
2. INVESTIGACIÓN DE CAMPO.....	4
2.1 Información meteorológica	4
2.2 Información de posición, GPS	6
2.3 Otros hallazgos	9
3. Tareas pendientes en la investigación.....	9

SINOPSIS

Aeronave:	Cessna A188A
Fecha y hora del Accidente:	30 de junio de 2024, 7:00 HL
Lugar del Accidente:	Lote La Ceiba, Ciénaga, Magdalena, Colombia.
Coordenadas:	N 10° 57'02" W 74° 12'59"
Tipo de Operación:	Trabajos Aéreos Especiales, Aspersión Agrícola
Número de ocupantes:	Uno (1), Piloto
Taxonomía Inicial OACI:	LALT- Low altitude operations - Operaciones a baja altura

1. RESEÑA DEL VUELO

El 30 de junio de 2024 la aeronave HK1476 estaba programada para realizar un vuelo agrícola de aspersión; el Piloto despegó del Aeródromo de La Ceiba, que pertenece al mismo Operador, realizó la aspersión del producto químico en la primera parte del campo asignado y procedió a hacer la segunda parte del campo; el producto de aspersión alcanzó para un tercio del campo.

Ante esto, el Piloto ascendió para regresar a la pista base, y en ese momento la aeronave experimentó una pérdida parcial de potencia; el Piloto bombeó combustible al motor, éste respondió momentáneamente, pero a los pocos segundos la aeronave perdió potencia nuevamente.

El Piloto inició el procedimiento de emergencia y ante la falta de respuesta de la planta motriz, seleccionó un campo no preparado para efectuar un aterrizaje de emergencia.

La aeronave fue aterrizada de manera controlada; una vez se detuvo, el Piloto aseguró la aeronave y evacuó por sus propios medios con un golpe en la rodilla derecha. Reportó la novedad al Operador aéreo, que se hizo presente en el sitio y evacuó al Piloto a un centro médico para su evaluación.

La aeronave terminó con daños importantes.

2. INVESTIGACIÓN DE CAMPO

2.1 Información meteorológica

Las condiciones meteorológicas eran favorables para el desarrollo del vuelo; en algunos sectores del TMA de Santa Marta se presentaba unas pocas nubes, en el área de operación de acuerdo con las entrevistas con el Piloto.

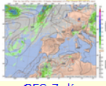
Información profesional de las condiciones meteorológicas en todo el mundo	 ✈ Tiquetes a Lima  Desde \$927.067 COP COMPRAR AHORA
OGIMET English version METEOSAT Últimos meteosat / metar Meteosat-9/metar Byclic meteosat-9 VIS-IR MODELOS NUMÉRICOS  GFS 7 días METEOGRAMAS Gramet aero Gramet meteo INDICATIVOS Consulta Indicativos PARTES SIN DECODIFICAR Synops	Consulta realizada a 17/07/2024 16:32:55 UTC Periodo: desde 30/06/2024 11:00 a 30/06/2024 12:59 UTC SKSM, Santa Marta / Simon Bolivar (Colombia). Indicativo sinóptico: 80009, WIGOS Id: 0-20000-0-80009 Latitud 11-07-59N, Longitud 074-13-59W, Altitud 4 m. METAR/SPECI de SKSM, Santa Marta / Simon Bolivar (Colombia). SA 30/06/2024 12:00-> METAR SKSM 301200Z VRB02KT 9999 FEW020 27/24 Q1012= SA 30/06/2024 11:00-> METAR SKSM 301100Z VRB02KT 9999 FEW020 SCT090 25/23 Q1011= No hay TAF CORTOS de SKSM en el periodo solicitado. No hay TAF LARGOS de SKSM en el periodo solicitado.

Figura No. 1: resumen METAR desde las 11:00 hasta las 12:00 de SKSM para el día 30 de junio de 2024.

A continuación, se puede identificar en la imagen radar, que no existían fenómenos meteorológicos significativos en el área de operación para el día y hora del accidente del HK1476.

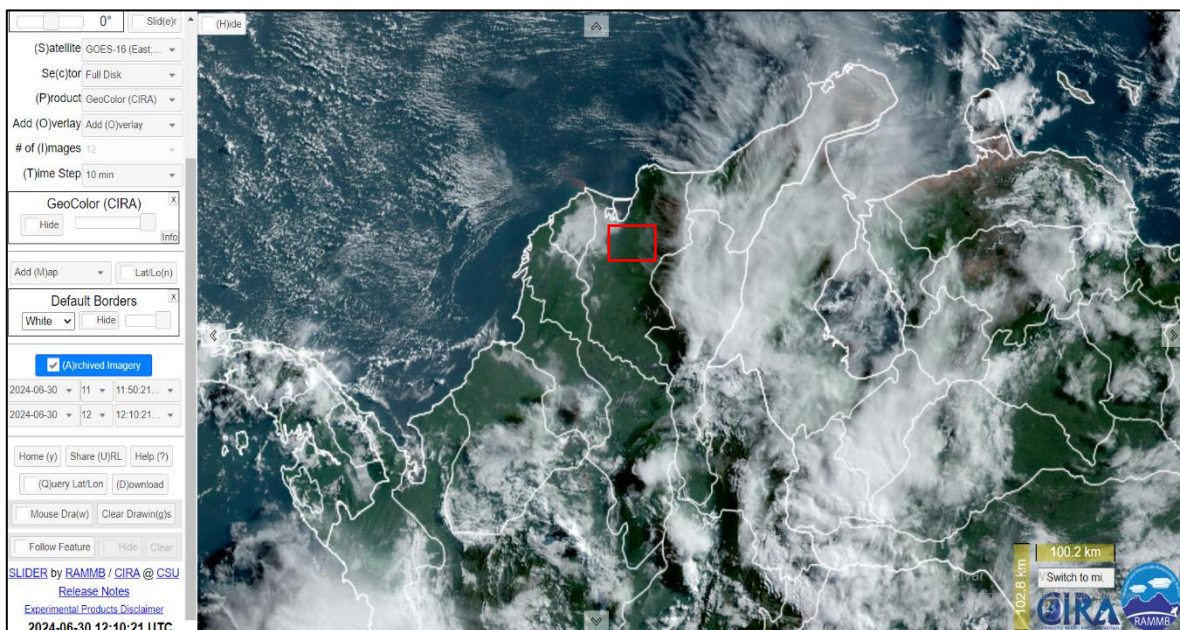


Figura No. 2: imagen satelital del departamento del Magdalena, en el recuadro verde se evidencia el área de operación de la aeronave para el día 30 de junio de 2024.



Figura No. 3: imagen satelital del departamento del Magdalena, en el recuadro verde se evidencia el área de operación de la aeronave para el día 30 de junio de 2024.

2.2 Información de posición, GPS

La aeronave contaba con un sistema de aspersión satelital GPS SATLOC el cual fue recuperado. En el procesamiento del dispositivo se evidenció la ubicación del aeródromo La Ceiba, la ruta hacia el primer campo, y la ruta y los patrones realizados en el segundo campo, hasta momentos antes del accidente.



Figura No. 4: imagen tomada del GPS SATLOC de fumigación en el cual se evidencias rutas y campos realizados el día 30 de junio de 2024 realizados en el HK1476.

Los datos recolectados del GPS SATLOC fueron georreferenciados obteniendo la siguiente imagen en la cual se evidencia los vuelos realizados.

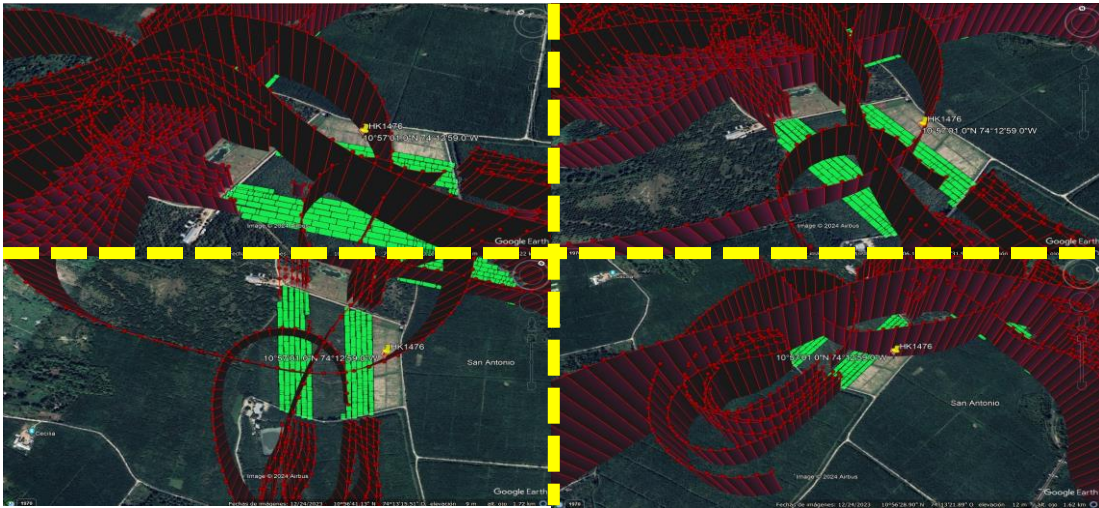


Figura No. 5: imagen Google Earth tomada del GPS de fumigación en el cual se evidencias rutas y campos realizados el día 30 de junio de 2024 realizados en el HK1476.

Seguidamente se presenta la secuencia del aterrizaje de emergencia del HK1476, una vez que el Piloto decide hacerlo ante la pérdida de potencia del motor.



Figura No. 6: imagen del Punto de impacto de la aeronave HK1476.



Figura No. 7: imagen del primer impacto de la aeronave HK1476.



Figura No.8: imagen de la cabina del Piloto (cubículo de supervivencia) y sistemas de restricción de la aeronave HK1476.

2.3 Otros hallazgos

No se presentó fuego pre o post impacto; el Piloto se encontraba con los sistemas de sujeción y el casco puestos, que fueron efectivos; la capsula de supervivencia del avión se mantuvo íntegra, a pesar de las fuerzas involucradas.

En la anterior imagen se evidencia que el cubículo de la cabina de la aeronave se encuentra conservado estructuralmente y el sistema de restricción se encuentra anclado a la estructura de la aeronave completo sin desgarre o fracturas, conservando su integridad.

El plan de reacción por accidente de la compañía se activó y los encargados procedieron al punto de impacto para asistir al Piloto, asegurar el área y conservar las evidencias.

El motor giraba libremente; la hélice se encontró con algunos daños por impacto contra los templetes y contra el terreno son evidencia de rotación al momento del impacto.

El Piloto reporta funcionamiento errático del motor por lo cual decide realizar la emergencia por pérdida de potencia del motor.

3. Tareas pendientes en la investigación

- Inspección al motor.
- Análisis de los estándares de operación y análisis de riesgos del Operador aéreo.
- Análisis de factores de operación.
- Análisis de factores humanos.

Información actualizada el 19 de julio de 2024



INFORME PRELIMINAR **ACCIDENTE**

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