



INFORME PRELIMINAR

ACCIDENTE

COL-23-16-DIACC

Vuelo controlado contra el terreno

CFIT

Cessna A 188B

Matrícula HK2153

06 de marzo 2023

Ciénaga, Magdalena - 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:	Cessna A 188B, HK2153
Fecha y hora del Accidente:	06 de marzo 2023, 07:25 HL
Lugar del Accidente:	Finca Donama – Ciénaga - Magdalena.
Coordenadas:	N 10°58'20.03" – W 074°10'17.02"
Número de ocupantes:	01 Piloto
Tipo de Operación:	Trabajos Aéreos Especiales - Aviación Agrícola

1. RESEÑA DEL VUELO

La aeronave Cessna A188B de Aviación Agrícola con matrícula HK2153, fue programada para efectuar seis vuelos de aspersión sobre cultivos de plátano, el día 06 de marzo de 2023, en las fincas Don Said y Donama, del municipio de Ciénaga Magdalena.

La aeronave inició su operación realizando dos vuelos sobre la finca Don Said, en la cual debía asperjar 43 hectáreas. Al finalizar retornó a la base principal de la Compañía, en la pista La Amalia para reabastecerse de combustible, y efectuar limpieza y cambio de producto.

La aeronave despegó nuevamente a las 7:12 HL, el primero de cuatro programados para el lote de la finca Donama, para asperjar 80 hectáreas con un total de 160 gal de producto Dithane (fungicida protector de contacto) más fertilizante, y 32 gal de combustible.

Después de realizar un patrón de aspersión “en carrusel”, con cuatro (4) pasadas sobre el lote y descargar aproximadamente 80 gal, el Piloto realizó una maniobra en ascenso por la izquierda hacia la parte montañosa para acomodarse en un viraje de procedimiento “45° - 225°”, y regresar al lote. En la primera parte del viraje, al nivelar los planos, experimentó un descenso inesperado de la aeronave; el Piloto de inmediato aplicó “ful” potencia y activó la palanca de emergencia evacuando el producto, sin conseguir recuperar altura. Viró entonces por la derecha, sin recuperar velocidad ni altura, y la aeronave se precipitó a tierra, cayendo sobre un lindero montañoso, en coordenadas N 10°58'20.03" – W 074°10'17.02", a 495 ft MSL de altitud, con rumbo 242°.

El Piloto resultó ileso y abandonó la aeronave por sus propios medios; de inmediato se inició una conflagración que consumió el 90% de la estructura de la aeronave; el Piloto hizo una llamada desde su teléfono móvil a la base de la empresa, e inició un desplazamiento a pie por la falda de la montaña para llegar al lote que asperjaba.

El Operador activó el Plan de Reacción de Emergencias de la Compañía para el apoyo al Piloto.

El Piloto, su único ocupante, no presentó ninguna lesión.

El accidente ocurrió a las 07:25 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 07:45HL (12:45UTC), el mismo día, y se dispuso de un investigador a cargo de la investigación, el cual se desplazó al sitio del accidente.

La DIACC realizó la notificación de acuerdo con los protocolos de OACI, Anexo 13, 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.



Fotografía No. 1: Estado final de la aeronave HK2153.

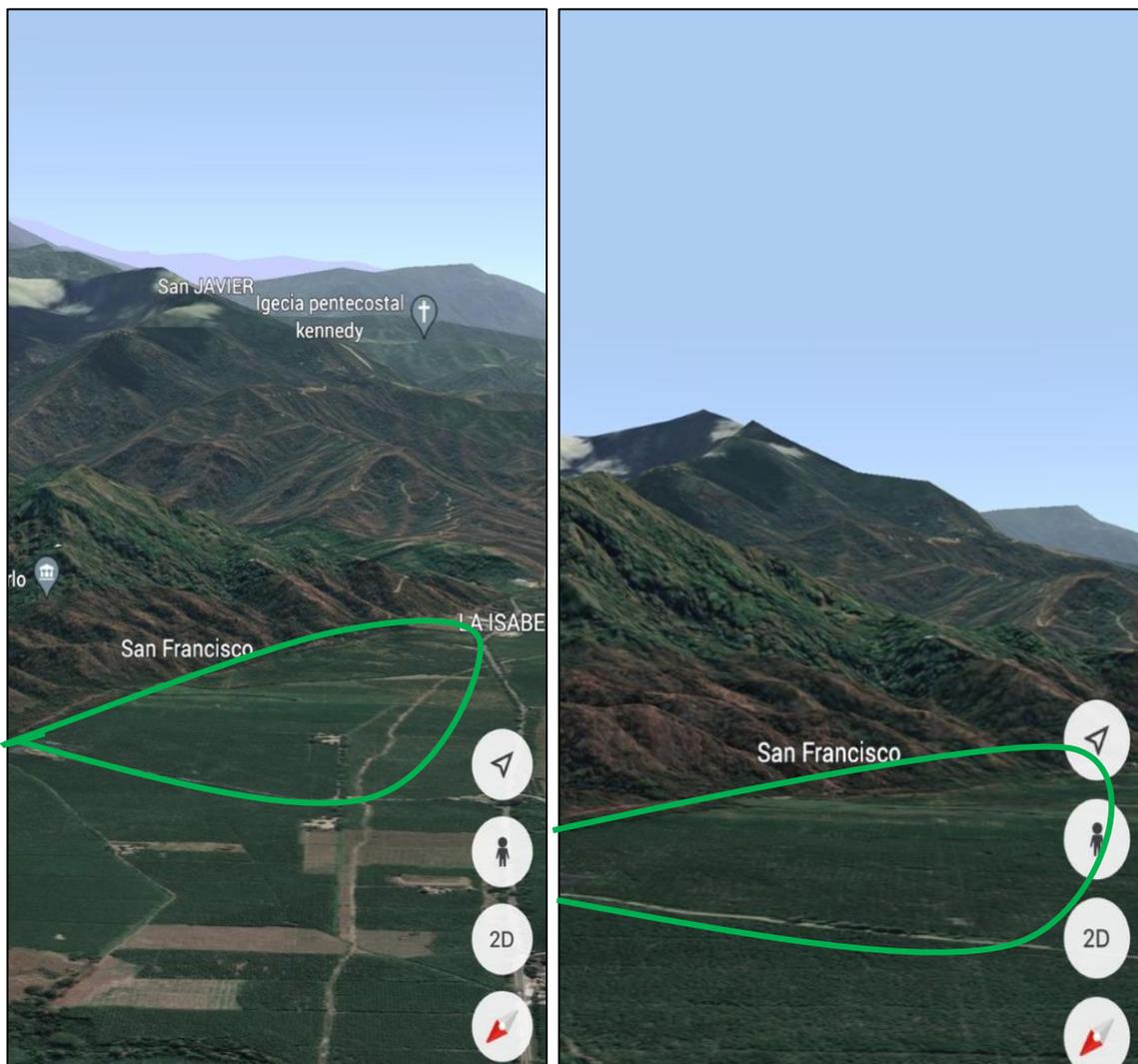
2. HALLAZGOS PRELIMINARES

2.1 Inspección de campo

La investigación determinó que a las 07:25 HL, el Piloto de la aeronave reportó el accidente al personal de la Compañía que se encontraba en la pista La Amalia, cerca de Ciénaga, Magdalena. Inmediatamente fueron notificados los organismos de rescate de la ciudad de Ciénaga quienes acudieron al lugar del accidente, sobre todo para auxiliar al Piloto.

Dentro de la investigación inicial, en campo, se encontró el motor de la aeronave en su bancada sin que presentara escape de aceite o combustible; tampoco se encontraron fracturas o desprendimiento de componentes que pudiesen haber ocurrido antes del accidente.

La aeronave impacto terreno con bajo ángulo de descenso y con poca velocidad.



Fotografía No. 2: Lote de la finca Donama que estaba siendo asperjado.



Fotografía No. 3: Dirección del viraje anterior al accidente y punto de impacto de la aeronave.

2.2 Daños sufridos por la aeronave

La inspección de la aeronave reveló los siguientes daños:

- Daño total de la estructura de la aeronave por la conflagración.
- Palas de la hélice golpeadas y dobladas, con evidencia de potencia en el momento del impacto con el terreno.

2.3 Otras actividades de campo

- Se realizó un análisis aerodinámico para determinar la secuencia del impacto.
- Se analizó el peso y balance de la aeronave para el despegue.
- Se analizaron las condiciones de viento en el sector.
- Se realizó entrevista al Piloto.



Fotografía No. 4: Empenaje de la aeronave con los elevadores en posición de ascenso.



Fotografía No. 5: Estructura de la aeronave consumida por el fuego.

2.4 Otros daños

Daño ambiental menor, sobre el terreno, ocasionado por el incendio de la aeronave.

2.5 Otros hallazgos

En las instalaciones del operador se efectuó una inspección inicial a la planta motriz, y se determinó que, aparentemente, se encontraba operando y con potencia en el momento del accidente.

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.
- Factores humanos, físicos y psicológicos.
- Inspección de procedimientos operacionales.
- Efectividad del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.
- Gestión de riesgos del explotador.
- Inspección detallada de la planta motriz.

4. RECOMENDACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE APLICACIÓN INMEDIATA

A LA EMPRESA ASA S.A.S.

REC. INM. 01- 202316-1

Aprovechar el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, SMS, para detectar los peligros existentes en todas las áreas de cultivos en donde se están realizando trabajos de aspersión agrícola con sus aeronaves, para determinar obstáculos y otros peligros existentes, y cumplir con la gestión de riesgos necesaria, para su mitigación. Esto le permitirá al explotador efectuar unas operaciones aceptablemente seguras.

Información actualizada el 22 de marzo 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