

MAUT-8.0-12-031



INFORME PRELIMINAR

ACCIDENTE

COL-22- 62-DIACC

ATERRIZAJE FORZOSO EN CAMPO NO PREPARADO

Mal funcionamiento de planta motriz SCF-PP

Cessna 150M

HK5099G

10 de septiembre de 2022

Coyaima, Tolima, 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 150M matrícula HK5099G
Fecha y hora del Accidente:	10 de septiembre de 2022 – 1855 UTC
Lugar del Accidente:	Vereda Cascabel, Municipio de Coyaima Tolima.
Coordenadas:	N 03°45'14'' W 075°01'54''
Número de ocupantes:	Un (1) Piloto Alumno.
Tipo de Operación:	Instrucción.

1. RESEÑA DEL VUELO

La aeronave Cessna 150M con matrícula HK5099G, operada por un Centro de Instrucción Aeronáutica, realizaba un vuelo de entrenamiento, con un Piloto Alumno Alumno como único ocupante, en la ruta Girardot SKGI (Aeródromo Santiago Vila), Neiva SKNV (Aeródromo Benito Salas), Girardot. En Neiva, el alumno realizó tres (3) toques y despegues, sin novedad. Para el vuelo de regreso, el Alumno ascendió a 5500 ft y procedió en condiciones visuales hacia aeródromo de Girardot.

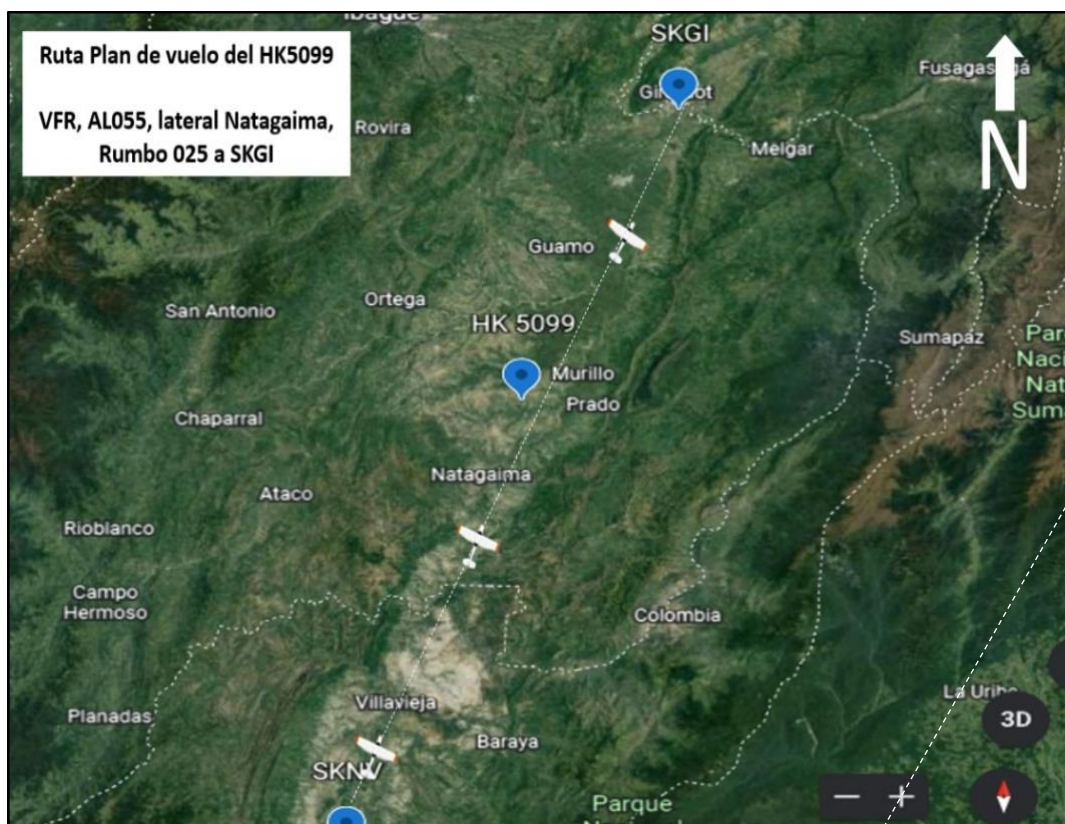


Imagen No. 1 - Ruta proyectada del vuelo SKNV-SKGI

El Alumno reportó lateral la población de Natagaima en la frecuencia de Neiva Aproximación, y fue cambiado a la Frecuencia de Bogotá Información 126,9 Mhz.

De acuerdo con la versión del Piloto Alumno, aproximadamente dos minutos después del cambio de frecuencia, la aeronave experimentó una vibración en el motor, acompañada de una pérdida periódica de potencia; un minuto después, la potencia quedó con una oscilación entre 1500 y 2500 RPM. No hubo fuego ni apagada del motor.

En vista de la situación, el alumno se declaró en emergencia en frecuencia de Bogotá Información; adicionalmente realizó una prueba rápida del funcionamiento de los magnetos, de manera independiente. Cuando seleccionó el magneto izquierdo en la posición de apagado, "OFF" las RPM continuaban cayendo a 1700; entonces, el alumno decidió no probar el magneto derecho, pues posiblemente, pensó el, ese podía estar inoperativo.

Acto seguido, el Piloto Alumno inició descenso y buscó un campo que consideró apropiado para realizar un aterrizaje de emergencia. En efecto, aterrizó de manera controlada, en un campo no preparado ubicado en las coordenadas N 03° 45' 14", W 75° 01' 54", a 9.1 NM al NE de la población de Natagaima.

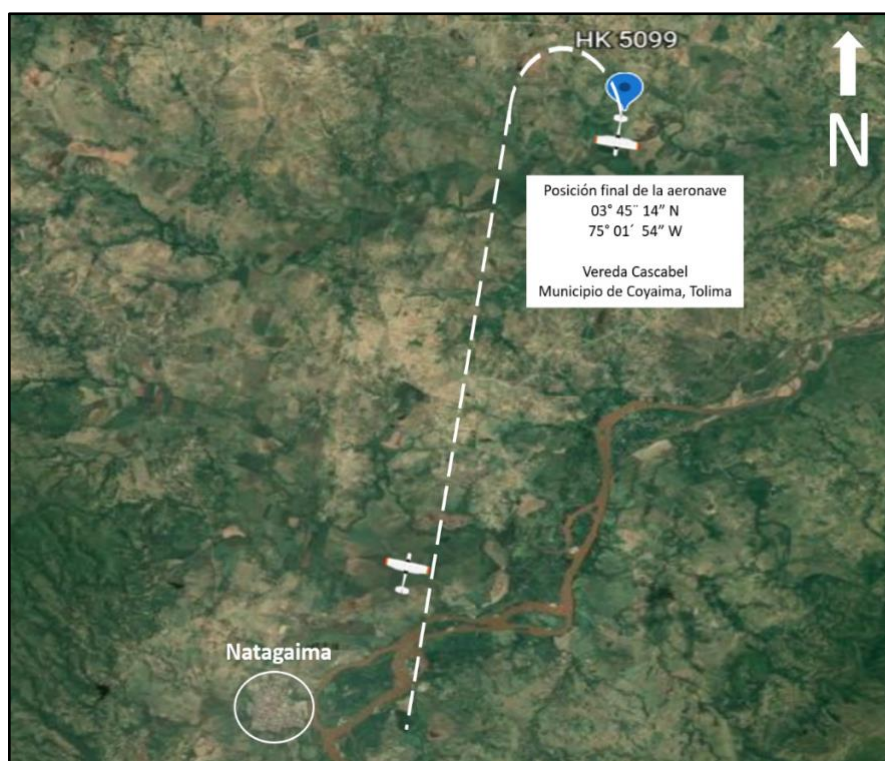


Imagen No. 2 - Maniobra de descenso y ubicación del sitio del accidente.

La irregularidad de terreno contribuyó a detener la aeronave, e igualmente, le ocasionó daños importantes. El Piloto Alumno abandonó la aeronave por sus propios medios, sin sufrir lesiones, fue auxiliado por moradores de la zona, y notificó la novedad a la Escuela, vía telefónica. El accidente ocurrió a las 13:55 HL, con luz de día y en condiciones meteorológicas visuales.

La Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia (Dirección Técnica de Investigación de Accidentes – DIACC) fue notificada del accidente el mismo día por el operador, y se dispuso el desplazamiento de dos investigadores, quienes llegaron al sitio al día siguiente, 11 de septiembre, para iniciar los trabajos iniciales de investigación.



Imagen No. 3 Croquis del accidente.

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

2.1 Inspección de campo

Durante las labores de campo realizadas, se evidenció la huella dejada por los trenes principal de la aeronave y varios golpes contra el terreno, del tren de nariz y del tren principal, contra una zanja ubicada a 15.3 metros de la ubicación final del avión, la que ayudó con la desaceleración de la aeronave, hasta que se detuvo completamente.

La aeronave mantuvo en su integridad sin evidencia de desprendimientos de partes o componentes mayores; el motor se encontró soportado en el avión desde sus puntos principales de anclaje.

2.2 Daños sufridos por la aeronave

El tren de nariz presentó fractura, desde su soporte principal; sin embargo, permaneció dentro de su anidamiento; no se evidenció pérdida o desprendimiento de componentes. No se encontraron escapes de fluidos.



Fotografía No. 1 - Fractura y desprendimiento del tren de nariz de la estructura principal.

El cobertor del motor parte derecha delantera, presentó daños menores, como consecuencia de los golpes que sufrió la aeronave con la zanja.

Al parecer el motor tuvo parada súbita, pues mostraba golpes y deformación plástica de la hélice en una de sus palas.

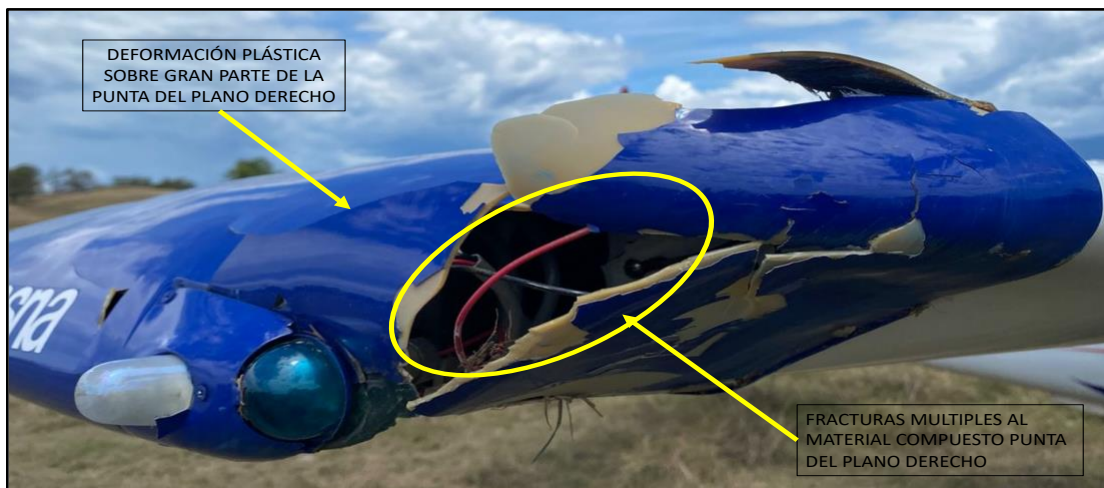
La punta del plano derecho sufrió múltiples golpes, exhibiendo una deformación plástica extensa; además se mostraron múltiples fracturas sin desprendimiento del material. Adicionalmente, se observó que, a casusa de los golpes en la punta del plano, se rompió la luz de posición con deformación de estructura y cizallamiento de los cables eléctricos.



Fotografía No. 2 - Golpe en la parte delantera derecha del capó del motor.



Fotografía No. 3 - Golpe en el spinner de la hélice.



Fotografía No. 4 - Golpe en la punta del plano derecho.

2.3 Otros hallazgos

La aeronave se encontró con combustible en planos, no se evidenciaron fugas de aceite o de combustible. Al hacer la revisión interna, no se encontró el libro de vuelo dentro de la aeronave.

La base de Girardot que atiende los tránsitos de la aeronave no contaba con personal de mantenimiento ni control vuelos para el día del accidente.

3. TAREAS PENDIENTES DE LA INVESTIGACIÓN

- Inspección por operación y funcionamiento al motor O-200A
- Inspección por correcta operación de magnetos y sistema de distribución de corriente.
- Inspección al sistema de corriente de la aeronave desde la batería hasta el sistema de alternador.
- Inspección de la batería por condición, correcta instalación y carga.
- Inspección a los registros documentales del avión y procesos organizacionales del OMA.
- Inspección a los registros documentales y procesos de operación aprobados para centro de instrucción.
- Verificación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Centro de Instrucción.
- Procedimientos control de alumnos, control y registro de vuelos en la Base Auxiliar del Centro de Instrucción en Flandes.

Información actualizada al día 04 de octubre de 2022 a las 16:50 HL



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