

Grupo de Investigación de Accidentes

GRIAA

GSAN-4.5-12-035



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE

COL-18-47-GIA

**Aterrizaje forzoso ante pérdida de
potencia de planta motriz
Rockwell S-2, Matrícula HK5253
19 de diciembre de 2018
Zona Bananera, Magdalena**



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:	Rockwell S-2 Thrush Commander
Fecha y hora del incidente grave:	19 de diciembre de 2018, 07:36HL
Lugar del incidente grave:	Finca Angelina – Municipio Zona Bananera, Departamento de Magdalena
Coordenadas:	N 10°45'05" – W 074°09'17"
Tipo de Operación:	Trabajos Aéreos Especiales – Aspersión Agrícola
Explotador:	Aero Agropecuaria del Norte – AEROPENORT S.A.S
Personas a bordo:	01 Piloto (Ileso)

Historia del vuelo preliminar

El día 19 de diciembre del 2018, la aeronave de fumigación S-2 Thrush Commander fue programada por la compañía para efectuar un vuelo de aspersión agrícola de cultivo de banano en las fincas “Macondo” y “Bonanza” con un Piloto a bordo como único ocupante.

El vuelo se desarrollaría desde la pista Orihueca (IATA: ORH), base auxiliar de la compañía. Para esta operación, la aeronave fue abastecida con 350 galones de producto químico y 70 galones de combustible.

De acuerdo a las declaraciones del Piloto, la aeronave despegó a las 06:54HL y se dirigió al lote “Macondo” en donde realizó la aspersión de 190 galones. Posteriormente a esta labor, procedió al lote de la finca “Bonanza” que se encontraba a 3 NM al SE.

Mientras volaba a 300 pies de altura en crucero hacia el lote “Bonanza”, se presentó una pérdida de potencia que provocó el descenso de RPM hasta un valor de 1100 RPM aproximadamente. El Piloto realizó los procedimientos en cabina para recuperar la potencia sin resultados satisfactorios, y ante esta situación, notificó por la frecuencia interna de la compañía la situación emergencia por falla de motor. Posteriormente, el Piloto realizó el vaciado por emergencia del producto químico y decidió realizar un aterrizaje forzoso en un cultivo de palma de banano.

Para realizar el aterrizaje forzoso, el Piloto configuró la aeronave con full flaps y apagó el motor. La aeronave impactó contra las palmas del cultivo de banano y después de 30 metros se detuvo.

El Piloto abandonó la aeronave por sus propios medios, ileso, y fue asistido por moradores de la zona. No se presentó incendio post-incidente. El suceso se configuró a las 07:36HL en luz de día y condiciones meteorológicas visuales (VMC).

La Autoridad AIG de Colombia (Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA) fue alertado del suceso aproximadamente a las 07:55HL por parte de la compañía explotadora de la aeronave, e inmediatamente se dispuso de un (1) Investigador el cual se desplazó al sitio del evento el mismo día para iniciar el proceso investigativo.

Siguiendo protocolos de Anexo 13 de OACI y RAC 114, fue notificada la National Transportation and Safety Board – NTSB, de Estados Unidos de América, como Estado de diseño y fabricación de la aeronave. Fue asignado un Representante Acreditado que participará en el proceso investigativo que se adelanta.

Inspección de campo

La inspección de campo fue realizada al siguiente día del evento. Dentro de los hallazgos iniciales, se determinó que la aeronave sufrió daños sustanciales relacionados con abolladuras en las bordes de ataque de ambos planos, separación del sistema de aspersión, deformación de la estructura del tren principal izquierdo, y deformación de la bancada del motor.

La aeronave quedó ubicada en coordenadas N10°45'05" - W74°09'17", a 90 pies de elevación y con un rumbo final de 267° sobre un cultivo de plantación de banano.

La inspección realizada a la planta motriz evidenció la ruptura de la cabeza del cilindro No. 7. No se evidenció que el rompimiento haya sido consecuencia del impacto contra el terreno.



Imagen No. 1 – Condición final del motor Pratt & Whitney R-1340-S3H1

La inspección de la estructura del fuselaje y del empenaje evidenció salpicaduras por aceite en la sección de los intradós y extradós del estabilizador izquierdo.



Imagen No. 2 – Apariencia general del estabilizador horizontal derecho HK5253

Información de la planta motriz

La aeronave tenía instalado un motor PRATT & WHITNEY, modelo R-1340-S3H1-G, Serial 13569. Al momento del evento acumulaba un total de 8,116:06 horas totales (TT) y 158:36 horas después de la reparación general.

El último servicio efectuado fue realizado el 20 de noviembre de 2018 y acumulaba un total de 8,086:54 horas totales y 129:24 horas después de la última reparación general.

El último mantenimiento mayor (overhaul) a la planta motriz fue realizado el 02 de agosto de 2018, en un taller reparador aeronáutico en los Estados Unidos de Norteamérica, cuando el motor acumulaba un total de 7,957.05 horas totales.

Tareas pendientes en la investigación

Dentro del proceso investigativo de campo, se coordinó el envío y custodia de la planta motriz y de toda la información técnica correspondiente..

La investigación actualmente se encuentra adelantando el proceso de inspección de la planta motriz para determinar el origen de la falla. Dicha planta motriz fue enviada al taller reparador y se coordinará con la NTSB la inspección del componente y al taller aeronáutico de reparación.

Información actualizada el día 15 de enero de 2019, 11:23 HL.

GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
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