

INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-21-20-GIA

Colisión contra el terreno

Cessna A188A

Matrícula HK1477

30 de mayo de 2021

Paz de Ariporo, Casanare

Colombia



ADVERTENCIA

El presente Informe Preliminar es presentado por la Autoridad de AIG de Colombia, Grupo de Investigación de Accidentes Aéreos – GRIAA, 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 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 A188A
Fecha y hora del Accidente:	30 de junio de 2021, 08:37 HL (13:37 UTC)
Lugar del Accidente:	Finca La Reforma, Vereda Rinconada, Municipio de Paz de Ariporo, Casanare – Colombia
Coordenadas:	N05°48'52.70" – W071°37'56.50"
Tipo de Operación:	Trabajos Aéreos Especiales – Aviación Agrícola
Explotador:	Agrícola de Servicios Aéreos del Meta - ASAM LTDA.
Personas a bordo:	01 tripulante

1. Historia del vuelo

El 30 de junio de 2021, la aeronave Cessna A188A de matrícula HK1477 fue programada por el operador para efectuar vuelos de aspersión desde la pista Zamar ubicada en el Municipio de Paz de Ariporo, Casanare.

El vuelo consistía en efectuar la aspersión de lotes de arroz ubicados a 3.5 NM al NW de la pista Zamar.

De acuerdo con la información del personal de tierra, la aeronave fue revisada por el personal de mantenimiento a las 06:00 HL, y a las 08:00 HL la aeronave fue abastecida con 40 gal de combustible y 120 gal de producto químico, bajo la supervisión del Piloto quien posteriormente realizó el alistamiento y calentamiento de la aeronave.

A las 08:24 HL, la aeronave despegó de la pista Zamar y procedió al lote programado.

Transcurridos 10 min después del despegue, el personal de la compañía fue informado que la aeronave se encontraba accidentada en inmediaciones del lote que se encontraba fumigando.

El Piloto fue asistido por moradores de la zona y personal del operador, sin embargo, presentó lesiones mortales a consecuencia del impacto contra el terreno. En el evento, no se produjo incendio post-impacto. El accidente ocurrió a las 08:37 HL, con luz de día y en condiciones VMC.

La Autoridad de Investigación de Accidentes (AIA) de Colombia (Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA) tuvo conocimiento del accidente a las 09:45 HL (14:45 UTC) y designó un Investigador a Cargo quien se desplazó al siguiente día al sitio del accidente.

El GRIAA 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 Fabricación de la aeronave y de la planta motriz, quien asignó un Representante Acreditado para la investigación el mismo día del accidente.

2. Inspección de campo

El área del accidente era un terreno llano de cultivos de arroz, a una elevación de 619 pies, con presencia de árboles en sus inmediaciones. Los restos de la aeronave se concentraron en un área aproximada de 12 m² en las coordenadas N05°48'52.70" – W071°37'56.50".



Imagen No. 1 – Condición final de la aeronave HK1477

La aeronave impactó frontalmente contra el terreno, con nulo desplazamiento horizontal en una actitud típica de alta velocidad y alto ángulo; y resultó con daños sustanciales en la sección frontal.

El motor se encontró desprendido parcialmente de la estructura de la aeronave y, la mayor parte, entre el terreno. Después de removerlo, no se evidenció rotura en el cárter de potencia, ni fracturas en los cilindros; todos sus accesorios se encontraban instalados. La sección de bancada mostraba destrucción por impacto. La hélice se encontró instalada al flanche con deformación de una de sus palas y con ligero entorchamiento en la punta.

El empenaje de la aeronave se encontró íntegro con mínima afectación durante el impacto. Los mecanismos internos de los elevadores y del timón se encontraban en buen estado, con sus guayas instaladas y operativos.

El plano izquierdo presentó rotura parcial a la altura de la pisadera con deformación por impacto cerca de la punta del plano y del alerón. El flap del plano se encontró desplegado en "un punto".

El plano derecho se separó desde el soporte de plano y parte final de flap, hasta la punta del plano. La sección desprendida incluía todo el alerón derecho hasta la punta de plano, con desprendimiento de la carena y abolladura por impacto.

El habitáculo de cabina no presentó deformación en la parte superior; sin embargo, la sección de los pedales y el panel de instrumentos se recogieron reduciendo ese espacio.

No se evidenciaron marcas de fuga de aceite en el fuselaje, ni vestigios de impacto en las superficies contra posibles obstáculos. En el terreno circundante, no existían árboles prominentes u obstáculos con los cuales hubiese impactado la aeronave previamente.

Los mandos de control de potencia, paso de la hélice y mezcla, se encontraron desplazados hacia adelante, es decir, en condición de altas RPM, máximo paso y mezcla rica; estas posiciones de debían en gran parte, por la tensión de las guayas de control durante el desprendimiento del motor en el impacto.

La aeronave describió un solo impacto contra el terreno, frontalmente, y con un leve alabeo hacia la derecha; se encontró con rumbo final 015°.

Los restos de la aeronave fueron removidos del sitio del accidente para efectuarles análisis más detallado. La planta motriz será enviada a una inspección post-accidente en un laboratorio especializado.

En la revisión de la integridad del sistema de control de las superficies de control se encontraron rotas y separadas las guayas del control del alerón derecho. Se revisó la guaya en el sitio del evento y se removió para efectuar análisis de falla, con el fin de determinar cualquier rotura preexistente por fatiga o por consecuencia del impacto.



Imagen No. 2 – Condición final de cables de alerón, plano derecho – HK1477

3. Información adicional

Fue recuperado un dispositivo GPS AGNAV P152 S/N: 152180066. El dispositivo se encontró sin daños aparentes; dentro de las labores de investigación de campo se extrajeron satisfactoriamente los datos contenidos en el mismo.

La extracción de la información contenía la operación de vuelo del 30 de mayo de 2021, efectuada desde la pista Zamar, con una primera marcación a las 08:24:03 HL, hasta la última traza registrada a las 08:37:37 HL, con un total de 13:34 min de vuelo.

El último registró indicó:

- Altitud: 816 pies MSL
- Altura: 213 pies AGL
- Velocidad: 95,94 mph GS
- Rumbo: 288 grados

La información recuperada permitió conocer que el accidente se configuró durante las labores de aspersión, cuando el Piloto realizaba el ascenso y viraje 90 – 270 por la derecha para alinearse hacia la pasada de aspersión.

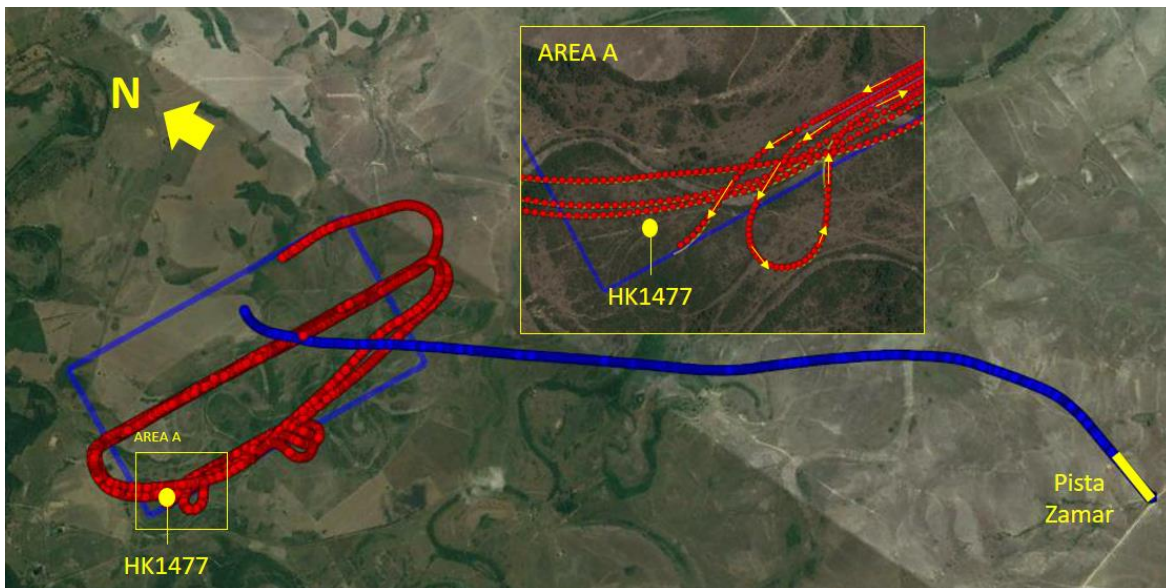


Imagen No. 3 – Trayectoria de vuelo según registro GPS AGNAV – HK1477

Se aseguró la custodia de la documentación técnica de la aeronave, del motor y del la hélice, al igual que toda la documentación operacional del tripulante a bordo. Dicha documentación será estudiada y analizada dentro del proceso investigativo que se adelanta.

4. Tareas pendientes en la investigación

La investigación actualmente se encuentra adelantando las siguientes actividades:

- Inspección de planta motriz.
- Análisis de las trazas de vuelo GPS del vuelo accidentado y de operaciones anteriores.
- Estudio y análisis meteorológico de vientos.
- Análisis de falla de las guayas del control.
- Necropsia del tripulante.
- Revisión de documentación técnica y operacional.

Información actualizada el día 27 de junio de 2021 a las 12:23 HL (17:23UTC).

GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5º.

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