



INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-21-01-GIA

Colisión contra el terreno

CessnaT303

Matrícula HK3856G

08 de enero de 2021

Bojacá, Cundinamarca

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 T303
Fecha y hora del Accidente:	08 de enero de 2021, 13:20HL (18:20UTC)
Lugar del Accidente:	Vereda Cubia - Bojacá, Cundinamarca – Colombia
Coordenadas:	N04°42'40.3" – W74°21'10.6"
Tipo de Operación:	Aviación General - Privada
Explotador:	Sociedad Rim Air S.A.S.
Personas a bordo:	01 Piloto

1. HISTORIA DEL VUELO

El 08 de enero de 2021, la aeronave Cessna 303 de matrícula HK3856G, de Aviación Privada, propiedad de la compañía Sociedad Rim S.A.S., fue programada para efectuar un vuelo VFR entre el aeródromo de Flandes (OACI: SKGI) – Tolima, y el aeródromo de Guaymaral (OACI: SKGY) – Bogotá.

Previo a la realización de este vuelo, el Piloto efectuó un vuelo desde el aeródromo de Guaymaral (OACI: SKGY) hacia la pista Panorama, de la finca El Baúl ubicada en el departamento del Vichada, con el fin de recoger y trasladar a dos (2) personas hacia Flandes. El avión haría escala en el aeropuerto de Guaymaral (OACI: SKGY, cercano a Bogotá.

En Flandes, a las 14:37 HL la aeronave fue abastecida con 20 gal de combustible.

El Piloto presentó el plan de vuelo hacia Guaymaral, bajo reglas de vuelo visual (VFR), así:

- Ruta: GIR – BOJACA – TENJO – GYM
- Tiempo estimado en ruta: 40 minutos
- Autonomía de vuelo: 03:00 horas
- Altitud: 10.500 pies
- Velocidad 130 kt TAS
- Hora de salida: 13:00 HL (18:00UTC).

El Piloto preparó la aeronave y a las 12:45 HL (17:45 UTC), realizó el primer llamado al ATC, que lo instruyó para que rodara a la pista 02.

La aeronave efectuó el rodaje en condiciones normales, y despegó a las 12:57 HL (17:57 UTC).

El Piloto siguió la ruta VFR y efectuó comunicación con el ATC sobre la población de Tocaima a las 18:09 UTC, en donde fue instruido para que cambiara de frecuencia a 126.9 MHz, con Bogotá Información.

En frecuencia, el ATC le dio información de QNH en 1.025 HPa, e instrucciones para que notificara la población de Bojacá, con 9.500 pies.

El Piloto colacionó la instrucción del ATC y preguntó nuevamente sobre el QNH:

Hora UTC	Estación	Llamada
18:10:00	Piloto HK3856G	<i>Enterado Bojacá, ¿me confirma el QNH por favor?</i>
18:10:02	Bogotá Información	<i>“Uno cero dos cinco”</i>
18:10:04	Piloto HK3856G	<i>“Uno cero dos cinco, para el Tres Ocho Cinco Seis Golf”.</i>



Foto No. 1: Aeronave HK3856G

Posteriormente a esta última comunicación, no se volvió a tener reporte por parte del Piloto del HK3856G.

Cuando no se tuvo reporte ni respuesta de la aeronave en el punto Bojacá, el ATC inició las fases de alerta correspondientes y se inició la búsqueda de la aeronave por el sector. A las 16:20 HL a través de comunicaciones de moradores de la zona y de las autoridades

locales, se dio aviso del avistamiento de la aeronave accidentada, en la Vereda La Cubia, del municipio de Bojacá, Cundinamarca.

La aeronave impactó contra terreno montañoso ocasionandose su destrucción total; el Piloto, único ocupante a bordo, sufrió lesiones mortales.

La Autoridad de Investigación de Accidentes (AIA) de Colombia (Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA) tuvo conocimiento que la aeronave se encontraba en fase “detresfa” a las 14:30 HL (19:30 UTC) y se organizó un equipo de investigadores (Go-Team) expertos en diferentes áreas, los cuales se desplazaron al sitio del accidente al día siguiente, 09 de enero.

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, de las plantas motrices y de las hélices, quien asignó un Representante Acreditado para asistir el proceso investigativo.



Fotografía No. 2: Ubicación final de la aeronave HK3856G

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

El lugar del accidente es un terreno montañoso, de 32° de inclinación, ubicado en la Vereda La Cubia, en coordenadas N04°42'40.3" – W074°21'10.6", con una elevación de 9,293 pies. El punto más elevado en el curso aparente del avión y más cercano al punto de impacoto, tiene una altitud de 9,350 pies, es decir, 57 pies por encima del punto de impacto.

La aeronave impactó con rumbo de 065°.

En la inspección de los restos se encontró la aeronave destruida con características de un impacto con alta velocidad. La sección frontal y el interior de la aeronave se afectaron de manera severa durante el impacto, quedando totalmente destruidos. El empenaje de la aeronave quedó deformado, con los estabilizadores íntegros.

Una inspección de la cabina reveló indicaciones de los velocímetros en 140 nudos y 80 nudos.

Las palancas de potencia se encontraron en 90%, las hélices en 70% y la mezcla rica.

El instrumento VOR indicaba 075°

El motor izquierdo se encontraba volcado con una orientación de 200° con evidente rompimiento del cárter de aceite. El turbo giraba durante la inspección. La hélice se encontraba separada del "hub". El plano izquierdo se separó desde la estación de inicio del flap hasta la punta.

El motor derecho se encontraba volcado y enterrado; el turbo giraba en la inspección. El cárter de aceite se encontraba íntegro. La hélice exhibía características de producción de potencia al momento del accidente, y se encontraba unida al flanche del motor con una sola pala instalada.

Contiguo a la ubicación final del motor se encontraba una pala perteneciente a la hélice derecha y sobre los restos principales, se encontró la pala faltante.

Los flaps se encontraban en 0°.

De acuerdo con información de testigos entrevistados en el área del accidente, las condiciones meteorológicas prevalentes a la hora del accidente eran de nubosidad baja y visibilidad limitada.

La estación meteorológica más cercana estaba ubicada en la Base Aérea de Madrid, localizada a 5 NM al NEE del sitio del accidente. Las condiciones meteorológicas reportadas por esta estación, en el lapso de las 13:00 HL a 14:00 HL del 08 de enero, eran las siguientes:

Viento entre los 250° y 260° con una intensidad entre los 10 y 11 nudos; visibilidad reducida entre los 1.500 m y 1.000 m con presencia de neblina; cielo cubierto a 2.000 pies de techo; 14°C de temperatura ambiente y 14°C de temperatura de rocío; ajuste altimétrico 1.026 HPa y 30,30 inHg. Como observaciones, el aeródromo se encontraba por debajo de los mínimos meteorológicos.

SKMA 081800Z 25011KT 1500 BR BKN020 14/14 Q1026 RMK A3030 BLW MNM MET NOSIG=

SKMA 081900Z 26010KT 1000 BR BKN020 14/14 Q1025 RMK A3027 BLW MNM MET NOSIG=

La última traza RADAR de la posición de la aeronave se ubicó a 10.3 NM al E del aeropuerto Eldorado (SKBO) indicando 9.300 pies, en descenso y una velocidad TAS de 171 nudos.

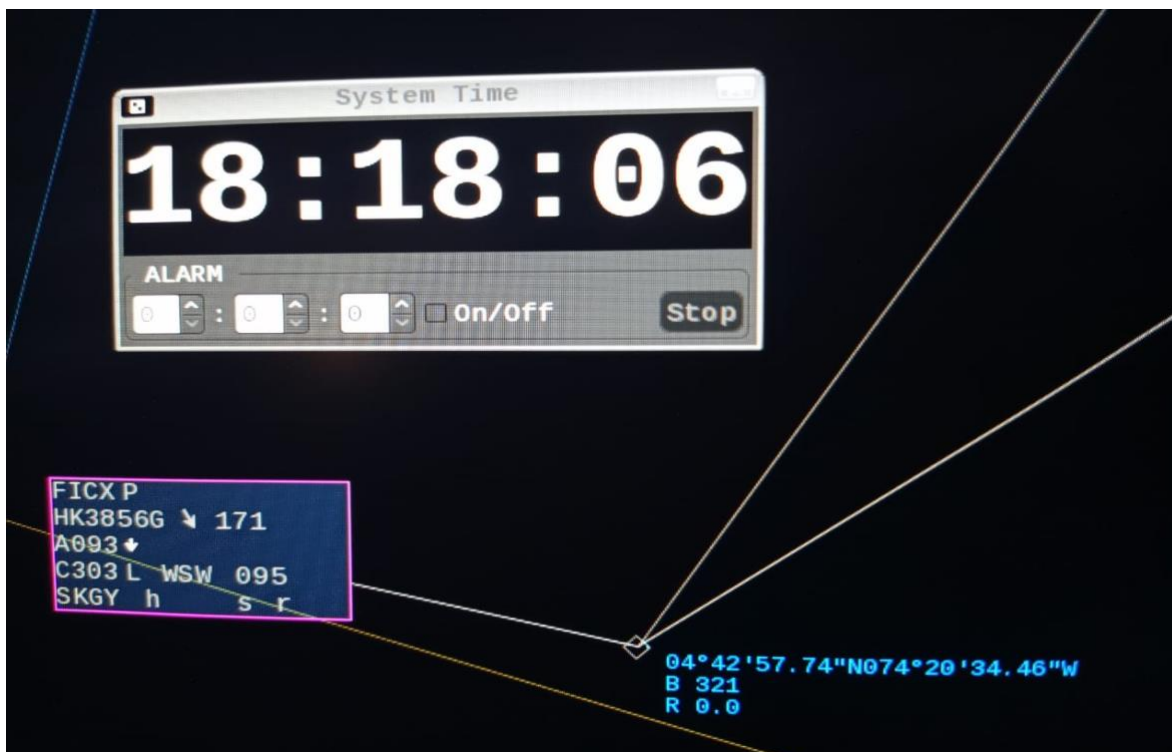


Imagen No. 1: Foto Radar de la última posición detectada de la aeronave HK3856G

El 17 de enero de 2021, ocho días después del accidente, se coordinó la extracción de los restos del lugar del accidente para un análisis más detallado de la escena, y la recuperación de las plantas motrices y de las hélices para futura inspección.

3. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

La investigación actualmente se encuentra adelantando las siguientes coordinaciones y consecución de información para análisis:

- Información operacional del Piloto
- Inspección de motores y hélices
- Análisis de procedimientos de tránsito aéreo
- Análisis de condiciones meteorológicas en el sector

Información actualizada el 08 de febrero de 2021, a las 11:11 HL

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