

INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-21-55-GIA

**Aterrizaje forzoso por pérdida
de potencia**

Cessna 172XP

Matrícula HK5032

10 de octubre de 2021

Aeródromo Fabio Alberto León
Bentley, Mitú

Vaupés - 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 172XP
Fecha y hora del Accidente:	10 de octubre de 2021, 10:55 HL
Lugar del Accidente:	Aeropuerto Fabio Alberto León Bentley, Mitú, Vaupés
Coordenadas:	N 01°14'45" W 070°13' 54"
Tipo de Operación:	Transporte Aéreo Comercial no Regular.
Propietario:	America's Air.
Personas a bordo:	01 ocupante (Piloto)

1. HISTORIA DEL VUELO

La aeronave Cessna 172XP con matrícula HK-5032, de transporte Aéreo Comercial no Regular, fue programada para realizar un vuelo de transporte de carga el día 10 de octubre de 2021, desde el aeropuerto Fabio Alberto León Bentley de la ciudad de Mitú, Vaupés, (OACI: SKMU), hacia el aeródromo de la población Yapú, Vaupés, (OACI: SKYG). El trayecto a recorrer era de 38 millas náuticas, con un tiempo de vuelo aproximado de 25 minutos.



Imagen No. 1 - Ubicación geográfica de Mitú y Yapú.



Imagen No. 2 – Ruta prevista de la aeronave HK-5032

El avión despegó por la pista 02 de Mitú, y una vez en el aire, se presentó una “caída periódica” de RPM, que hizo perder sustancialmente la potencia del motor y la velocidad de la aeronave. El Piloto informó de la situación a la Torre de Control Mitú y solicitó regresar de inmediato. La Torre lo autorizó para aterrizar por la pista 20.

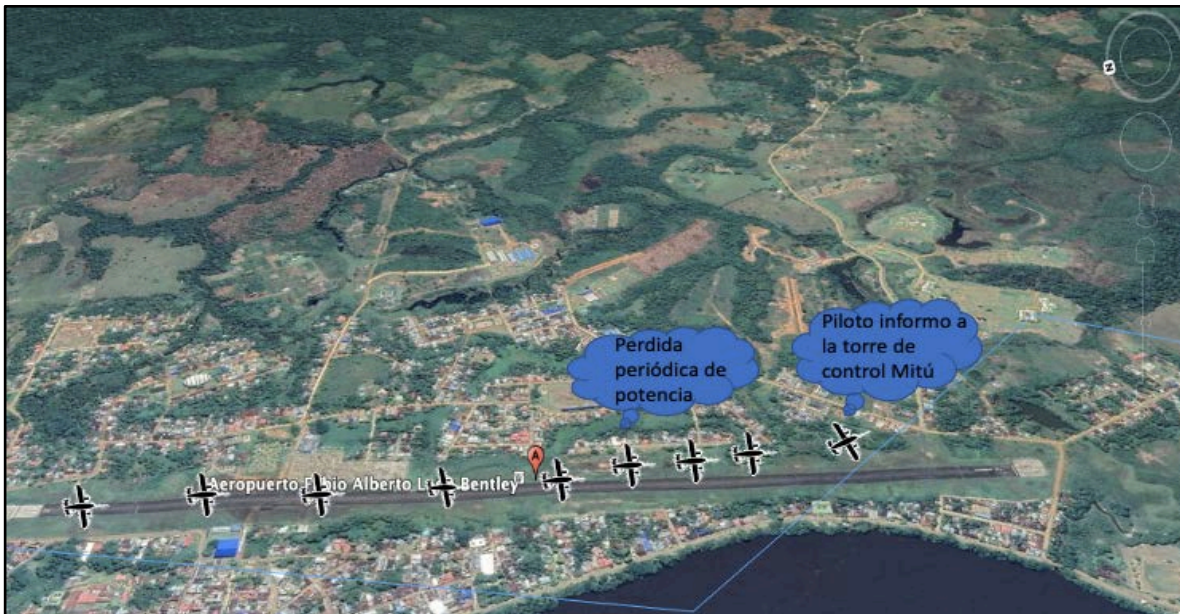


Imagen No. 3 - Trayectoria de la aeronave con falla de motor.

El Piloto inició un viraje de procedimiento 045° - 225°, para aproximar a la cabecera 20. Es esta maniobra identificó la presencia de unas cuerdas de alta tensión en su trayectoria y decidió cambiar la dirección del viraje hacia la izquierda, pasando sobre las instalaciones de las Fuerzas Militares; la condición anormal de la aeronave continuaba, dificultando mantener velocidad y altura.



Imagen No. 4 - Cuerdas de alta tensión, en la trayectoria del viraje.

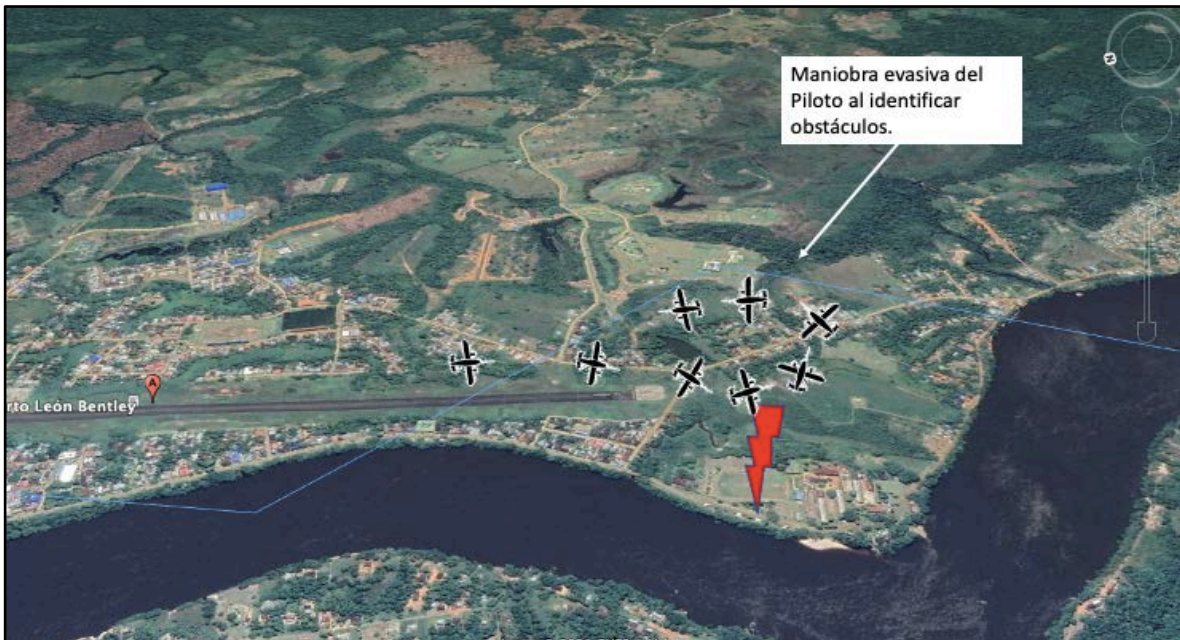


Imagen No. 5 - Maniobra evasiva del Piloto por obstáculos en la trayectoria.

Ante la imposibilidad de alcanzar la pista, el Piloto seleccionó terreno no preparado (bosque liviano), para efectuar un aterrizaje de emergencia. Cuando se encontraba a baja altura, el tren principal de la aeronave hizo contacto con las copas de los árboles, lo cual la desaceleró e hizo cambiar la trayectoria; el Piloto redujo el control de potencia, cortó el control de mezcla del motor, el máster de encendido y los magnetos.



Imagen No. 6 - Trayectoria de impacto para la aeronave HK5032.

El avión fue aterrizado de manera controlada en un terreno no preparado. Una vez el avión se detuvo totalmente, el Piloto abandonó la aeronave, por sus propios medios, sin lesiones, y fue atendido por los bomberos del aeropuerto quienes habían sido alertados por el ATC.

La aeronave terminó ubicada en las coordenadas N 01°14'45" W 070°13' 54" con un rumbo 239° y a una altitud sobre el nivel medio del mar de 180 metros.

El Piloto fue trasladado a un centro médico, para una valoración física, y realizó los exámenes toxicológicos de acuerdo con el Reglamento Aeronáutico.

El accidente ocurrió con luz de día y en condiciones visuales.

La aeronave sufrió la concentración de daños en la parte frontal del fuselaje y a lo largo del mismo, en el motor, sobre el borde de ataque de los planos y el desprendimiento de estabilizador horizontal izquierdo.

La Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia (Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA) fue alertada del accidente por medio de la Oficina de Seguridad Operacional de la empresa y por el Controlador de la Torre de Control de Mitú. Se dispuso el desplazamiento de un Investigador para iniciar la investigación del accidente, quien llegó al sitio al día siguiente del evento, 11-oct-21.

Siguiendo los protocolos del Anexo 13 de OACI y del RAC 114, el evento fue notificado a la National Transportation Safety Board (NTSB), de los Estados Unidos, como Estado de Diseño y Fabricación del Cessna 172 XP.



Fotografía No. 1 - Posición final HK-5032

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

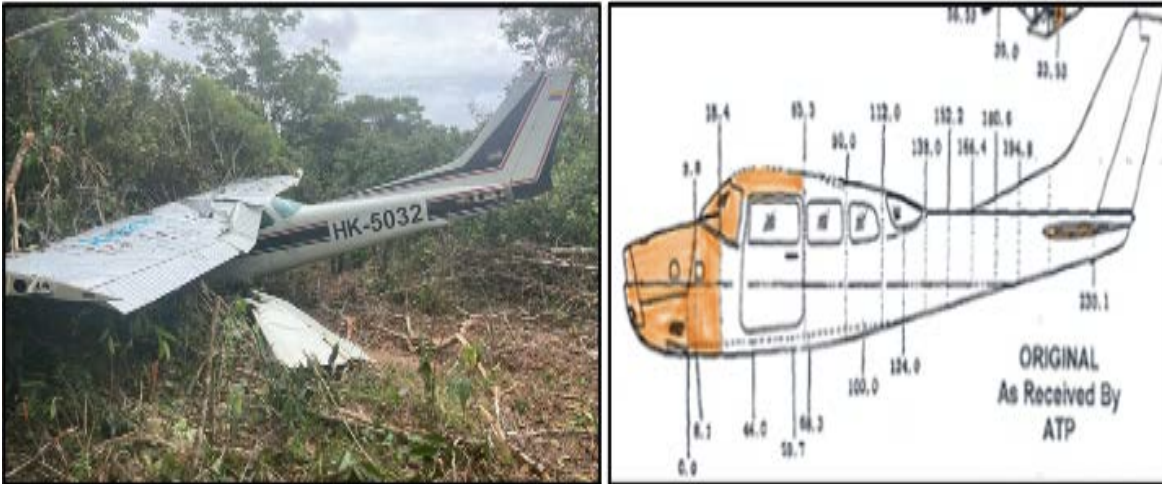
De acuerdo con las declaraciones preliminares del tripulante, después de que el motor perdiera potencia, la aeronave perdió velocidad y altura, acercándose a la copa de los árboles ubicados en la trayectoria de vuelo, poco después de haberse desviado por los obstáculos en su trayectoria.

Como consecuencia de los golpes contra los árboles y el posterior impacto contra el terreno, la aeronave sufrió daños en toda su estructura. Las mayor concentración de esfuerzos producidos por la desaceleración se situaron sobre la parte delantera del fuselaje con múltiples fracturas en largueros, formadores, y deformación plástica crítica en la piel.

El motor no se desprendió de la bancada estructural, sin embargo sufrió daños sustanciales generando una deformación importante en la pared de fuego y parte de la cabina.

La hélice permaneció sujeta al motor. Las palas de la hélice presentaron deformación en una de las puntas, condición que indicaba que probablemente el motor estaba girando al momento de golpear los árboles y el terreno pero sin potencia.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO



Fotografía No. 2 - Concentración de daños HK-5032



Fotografía No. 3 - Concentración de daños HK-5032

El plano izquierdo recibió múltiples golpes y terminó con deformaciones en el borde de salida, por la parte interna; en la parte superior de plano se presentó deformación plástica de la piel, y terminó con una fractura estructural.



Fotografía No. 4 - Daños estructurales e la zona 500, plano izquierdo.

El estabilizador horizontal del lado izquierdo se desprendió como resultado del impacto contra un árbol, poco antes de llegar la aeronave a tierra.



Fotografía No. 5 - Daños estructurales e la zona 300, estabilizador vertical.

Se encontró la pierna del tren de aterrizaje principal izquierdo, fracturada y desprendida de la base principal de la aeronave, y ubicada a unos 6 metros apropiadamente.



Fotografía No. 6 - Daños estructurales e la zona 700, tren de aterrizaje izquierdo.

3. INFORMACIÓN DE TRIPULACIÓN Y AERONAVE

El Piloto era poseedor de una licencia de Piloto Comercial de avión (PCA). Contaba con su chequeo vigente en el equipo y certificado médico vigente.

La aeronave se encontraba aeronavegable, con su documentación técnica y operacional vigente para el vuelo.

4. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

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

- Análisis de aspectos operacionales y procedimientos de la tripulación.
- Análisis de los procesos de mantenimiento del explotador.
- Inspección a la planta motriz en un taller aeronáutico especializado; de acuerdo con los resultados encontrados durante la inspección es posible que se requiera otro tipo de análisis.
- Análisis al combustible utilizado por el avión.

Información actualizada al 8 de octubre de 2021 a las 15:00 HL.

GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, piso 5º.

investigacion.accide@aerocivil.gov.co

Tel. +57 601 2963186

Bogotá D.C. - Colombia



Grupo de Investigación de Accidentes

GRIAA

GSAN-4.5-12-035



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL