

INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-17-25-GIA

**Colisión contra el terreno
durante la aproximación final**

PZL-MIELEC M-18A

Matrícula HK5103

13 de enero de 2017

**Los Cedros, Antioquia –
Colombia**



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:	PZL-MIELEC M-18A, HK5103
Fecha y hora del Accidente:	13 de enero de 2017, 12:19HL (07:19UTC)
Lugar del Accidente:	Cercanías pista 1-5 aeropuerto Antonio Roldán Betancourt (OACI: SKLC)- Apartadó, Antioquia
Tipo de Operación:	Trabajos Aéreos Especiales Aviación Agrícola
Propietario:	COMPAÑÍA AERO AGRÍCOLA INTEGRAL S.A.S. CAAISA
Explotador:	COMPAÑÍA AERO AGRÍCOLA INTEGRAL S.A.S. CAAISA
Personas a bordo:	01 Piloto

Historia del vuelo

El 13 de enero del 2017, la aeronave PZL-MIELEC M-18A de fumigación, HK5103, fue programada para efectuar vuelos de aspersión agrícola desde el aeródromo Antonio Roldán Betancourt (OACI: SKLC) ubicada en el Municipio de Apartadó – Antioquia.

De acuerdo con informe del accidente presentado por parte del Controlador de Tránsito Aéreo de SKLC, la aeronave despegó a las 12:19UTC (07:19HL) por la pista 1-5 para realizar su segundo vuelo del día.

Se efectuó trabajo programado de aspersión por aproximadamente 1-5 minutos. Posteriormente, el Piloto retorno a SKLC para efectuar el aterrizaje siguiendo las indicaciones de la torre, la cual señaló que procediera al básico de la pista 1-5.

De acuerdo con la declaración del Piloto al mando, durante la maniobra de aproximación final se presentó un problema en el sistema de control de potencia que no permitió la aceleración normal del motor.

El Piloto informó al ATC la novedad presentada, indicando que no alcanzaría a llegar a la pista 1-5

La aeronave perdió altura y el Piloto realizó un aterrizaje forzoso aproximadamente a 5nm de la pista 1-5 colisionando contra un cultivo de palmas aproximadamente a las 12:47HL (07:47 UTC).

Durante el evento no se presentó fuego pre ni, post impacto. El Piloto abandonó la aeronave por sus propios medios, sin lesiones. Al momento de la emergencia la Torre de Control dio

aviso a Bomberos, Sanidad Aeroportuaria y al Inspector de Plataforma, quienes procedieron de manera inmediata al lugar del accidente.

Pocos segundos después del accidente el Piloto informó a la ATC que se encontraba sin lesiones. A las 13:19HL (08:19 UTC) los servicios de reacción regresaron al terminal, y el aeródromo continuó operando normalmente.



Imagen No. 1 – Estado final de la aeronave HK5103

El accidente fue reportado por la Compañía Aero Agrícola Integral S.A.S. CAAISA el día 16 de enero de 2017 utilizando el formato MOR reporte obligatorio de eventos de seguridad operacional.

Inspección de campo

Dentro de la inspeccion realizada se determinó que la aeronave sufrió daños importantes relacionados con la separacion de los trenes de aterrizajes principales, parada súbita del motor, deformación de las puntas de las palas de la hélice, abolladuras y deformaciones en las supercifies, y en el fuselaje.

La aeronave hizo contacto contra el terreno con bajo ángulo de descenso y baja velocidad causando afectación mínima al cultivo de siembra de palmas de banano.

En la inspeccion efectuada al motor, se evidenció que el freno de alambre que asegura los pernos de la guaya que conecta la palanca de control de acelelaracion al motor, se encontraba roto.

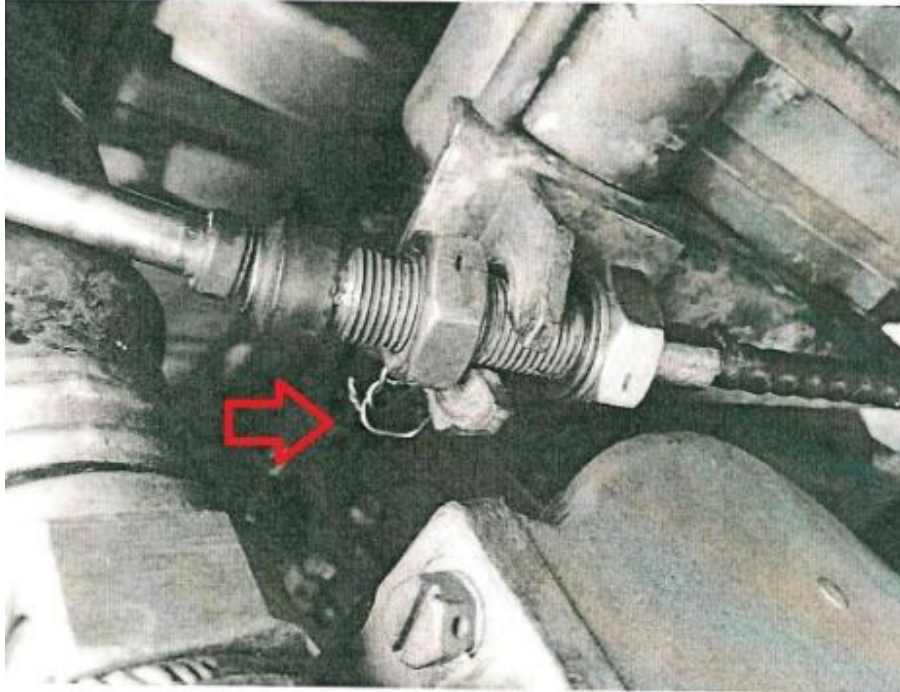


Imagen No. 2 – Localización del freno de alambre en el sistema de guaya de control de aceleración

La aeronave contaba con un sistema de posicionamiento global satelital el cual fue descargado para visualizar la trayectoria de vuelo.

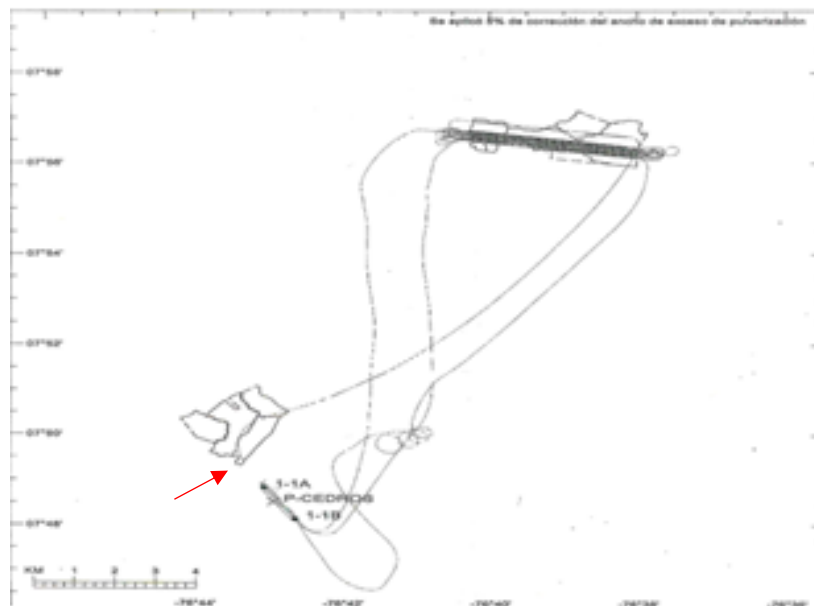


Imagen No. 3 – trayectoria de vuelo y ubicación del sitio del accidente HK5103

La aeronave mantenía un registro de operación de:

Aeronave: 2196:58Hrs
Motor: 2259 Horas 47 Minutos
Hélice: 1.583 Horas 20 minutos

Tareas pendientes en la investigación

La investigación actualmente se encuentra adelantando el análisis de la información técnica y operativa de:

1. Análisis de las Trazas de vuelo GPS de la aeronave.
2. Análisis de la declaración del Piloto al mando.
3. Análisis de procedimientos operacionales del Piloto al mando.
4. Estudio de la mecánica de falla de la guaya de control de aceleración de la aeronave.
5. Inspección, por parte del Operador, a otras aeronaves para verificar el estado del componente que aparentemente falló en el avión accidentado.

Información actualizada el día 13 de febrero 2017.

GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AREOS

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