



INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-19-70-GIA

**Falla de motor y aterrizaje
forzoso**

AT 301, HK 3231

16 de diciembre de 2019

Apartadó, Antioquia – 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:	Air Tractor 301, HK 3231
Fecha y hora del Accidente:	16 de diciembre de 2019, 09:05 HL
Lugar del Accidente:	Finca Lejanía Carepa (Antioquia)
Tipo de Operación:	Aviacion Agrícola.
Propietario:	Fumigaray S.A.S.
Explotador:	Fumigaray S.A.S.
Personas a bordo:	01, Piloto

1. INFORMACIÓN FACTUAL

El 16 de diciembre del 2019, la aeronave AT 301 con matrícula HK3231, despegó de la cabecera 20 de la pista los Almendros, perteneciente a la empresa Fumigaray, ubicada en el municipio de Carepa (Antioquia), con el fin de efectuar varios vuelos de fumigación.

El Piloto realizaba el cuarto vuelo, con destino la finca La Magdalena, con 250 galones de producto "volley", y suficiente combustible; a los 4 minutos de vuelo, y cuando sobrevolaba el lote No. 32 de la finca la Sultana, el Piloto notó que la aeronave no ganaba altura, y por el contrario, perdía velocidad; al mismo tiempo experimentó un fuerte ruido y la presencia de humo liviano en la cabina.

El Piloto reportó la novedad en la frecuencia de radio de la empresa e informó que regresaría a la base; sin embargo, la aeronave perdió potencia e inició un descenso siendo imposible mantener la velocidad y la altura para regresar a la pista; por lo tanto el Piloto tomó la decisión de evacuar el producto químico por emergencia y ejecutar un aterrizaje forzoso.

Al no encontrar un campo apropiado para la emergencia, el Piloto decidió arborizar sobre un semabradío de matas de banano; informa el Piloto que mantuvo una velocidad de 70 MPH, extendió los flaps totalmente, y efectuó el arborizaje de manera controlada, quedando la aeronave ubicada en las coordenadas 07° 50' 49" N / 076° 41' 24" W, en la finca La Sultana, lote No. 32, del municipio de Carepa, Antioquia.

El Piloto controló la aeronave hasta llegar a un canal, en donde finalmente se detuvo súbitamente, con dirección final de 030° y a 40 ft de elevación.

El Piloto soltó su arnés y abrió la ventanilla evacuando la aeronave por sus propios medios y verificando que se encontraba ileso; procedió a comunicarse con la empresa para entregarles datos de ubicación y condiciones. Al lugar del accidente llegó de inmediato el personal de apoyo de la empresa, una ambulancia y los bomberos del Aeropuerto Antonio Roldan Betancur de Los Cedros, quienes confirmaron el estado de salud del Piloto y del personal que estaba trabajando en el lote en donde ocurrió el evento.

La Autoridad AIG de Colombia (Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA) fue alertada aproximadamente a las 010:45 HL, por parte de la empresa, e inmediatamente se dispuso de un (1) Investigador para iniciar el proceso investigativo.

Al realizar la inspección de campo se pudieron observar daños estructurales en la aeronave, el plano derecho destruido, tren principal doblado, piel de la aeronave arrugada, planta motriz al igual que las palas inmersas en el terreno. No hubo desprendimiento de componentes.

Se verificó que el nivel de aceite del motor se encontraba en la cantidad normal.

Se procedió a trasladar la aeronave a los hangares de la empresa, en donde se colocaron sellos al motor, palas y accesorios; la aeronave y todos sus componentes quedaron bajo custodia de la Autoridad AIG.

Las condiciones meteorológicas en el momento del accidente eran visuales.

La aeronave se encontraba aeronavegable de acuerdo a la documentación inspeccionada. El Piloto se encontraba apto psicofísicamente, con toda su documentación de cursos regulares al día. Una vez terminada la inspección a la aeronave, se realizaron entrevistas al Piloto y al Jefe de Mantenimiento.

La investigación requiere que sea enviada la planta motriz con sus accesorios a inspección.



Fotografía No. 1: Posición final del avión HK 3231



Fotografía No. 2: Daños estructurales en el plano derecho



Fotografía No. 3: Condición de la planta motriz y de sus componentes

2. INSPECCIÓN DE CAMPO

Una vez es informado el Grupo de Investigación de Accidentes se dispuso el desplazamiento de una Investigadora, quien inició los procedimientos de investigación de campo cumpliendo con los protocolos establecidos para el efecto.

El avión se encontró en el sitio del evento, en las coordenadas geográficas N 07°50' 49.0" W 076°41'24", ubicado en la finca la Sultana Lote 32, con rumbo final de 030°aproximadamente y a una elevación de 40 ft sobre el nivel medio del mar. La superficie de la zona era blanda fangosa e irregular, rodeada de matas de banano, razón por la cual los trenes de aterrizaje ejercieron un labrado que se evidenciaba claramente en la superficie del terreno.

La aeronave se encontró configurada con flaps desplegados a su posición máxima; la planta motriz y la hélice se encontraron inmersos en el canal fangoso del terreno. Se notó que el procedimiento de evacuación por emergencia se realizó correctamente.

El avión quedó soportado por el motor y las palas; se evidenciaron daños estructurales en la aeronave, tales como el plano derecho destruido, el tren principal doblado, la piel de la aeronave arrugada, y la planta motriz, al igual que las palas de la hélice, inmersas en el terreno.

Se constató que las condiciones del área en donde se detuvo la aeronave eran muy irregulares, en general.

En atención a las disposiciones contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, especialmente de conformidad con el Numeral 114.300 del RAC 114, se efectuó la Notificación del evento a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y a la National Transportation Safety Board (NTSB).

Al momento de la emisión de este Informe Preliminar se espera las evaluaciones técnicas sobre la recuperación o no de la aeronave por parte del explotador.

3. ACTIVIDADES PENDIENTES DE INVESTIGACIÓN

- Inspección del motor, accesorios y de la hélice en taller especializado.
- Análisis de la calidad del combustible.
- Análisis de los procedimientos operacionales.
- Análisis de procedimientos de mantenimiento.
- Análisis de aspectos organizacionales.
- Comparación y evaluación de eventos similares ocurridos al mismo tipo de motor / aeronave.

Información actualizada al día 14 de enero de 2020

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

A AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL