



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

5001 - 173



Libertad y Orden



Grupo de Investigación de
Accidentes e Incidentes aéreos

INFORME PRELIMINAR

Investigación COL-17-02-GIA
Colisión contra el mar
Cessna A188A, Matrícula HK714
07 de Enero de 2017
Dibulla, La Guajira – 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 8.

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.

SINÓPSIS

Aeronave:	Cessna A1881A
Fecha y hora del Accidente:	07 de Enero de 2017, 11:20UTC ¹
Lugar del Accidente:	Cercanías Corregimiento La Punta de los Remedios Jurisdicción de Riohacha, La Guajira - Colombia
Coordenadas:	N11°19'24.65" – W073°13'39.47"
Tipo de Operación:	Trabajos Aéreos Especiales – Fumigación Aérea
Explotador:	Aerosanidad Agrícola – ASA S.A.S
Personas a bordo:	01 Tripulante

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1 Historia del vuelo

El 07 de Enero de 2017, la compañía ASA programó un vuelo de aspersión en la aeronave Cessna A188A de matrícula HK714 con un piloto a bordo.

La aeronave se encontraba establecida en la pista "Shangri-la" (IATA:9DP), base auxiliar de la compañía que se encontraba ubicada en el sector de Pelechua en el Departamento de La Guajira.

La intención de vuelo correspondía a la aplicación de fungicida a 135 Hectáreas de banano en la "Finca Don Diego" ubicada en el Corregimiento "Buritaca" del Departamento de (Magdalena).

Para desarrollar esta operación, la aeronave debía dirigirse desde la pista "Shangri-la", hasta la Pista "La Diva" (IATA: SNM) ubicada a 32 NM al W con un tiempo de vuelo estimado de 24 minutos (Figura 1).

En la pista "La Diva", se abastecería de producto fungicida para facilitar rápidamente el desarrollo de las operaciones. Posterior al trabajo de aplicación, la aeronave retornaría a la pista "Shangri-la" y terminaría su operación.

El inicio de la operación se realizó a las 05:30HL. La aeronave fue abastecida con 18Gal de combustible, para un total de 36Gal sin carga de producto fungicida.

¹ Todas las horas expresadas en este informe son UTC. Cinco (5) horas deben ser suprimidas para obtener la hora local en Colombia.



Figura 1 - Distancia total desde la Pista Shangri-la y La Pista La Diva

A las 06:05HL aproximadamente, el piloto inició los procedimientos de arranque de la aeronave, realizó las pruebas correspondientes, realizó el calentamiento del motor sin novedad, y a las 06:15HL, efectuó el despegue por la cabecera 28 de la Pista Shangri-la, reportando en frecuencia interna al personal de la compañía.

A las 06:40HL aproximadamente, personal de la compañía que esperaba el arribo de la aeronave en la pista “La Diva”, comenzó a consultar la ubicación de la aeronave, realizando varios llamados a la aeronave por la frecuencia interna de la compañía, sin resultados satisfactorios.

Inmediatamente, fueron alertadas varias aeronaves de la compañía quienes realizaron varios sobrevuelos por la Zona para localizar la aeronave HK714. Así mismo, personal de la compañía realizó búsqueda por tierra, sin embargo, no se obtuvo avistamiento de la aeronave.

La Fuerza Aérea Colombiana fue alertada y apoyó el proceso de búsqueda de la aeronave, sin resultados satisfactorios.

El día 08 de Enero, las labores de búsqueda se centraron en la zona marítima entre el área del Municipio de Dibulla, el Corregimiento de La Punta de los Remedios y el sector conocido como “La Enea” con el apoyo de la Armada Nacional de Colombia. En las horas de la tarde, pescadores de la zona encontraron sobre la playa un componente que correspondía a una llanta y más tarde hallaron el casco perteneciente al piloto al mando de la aeronave. El casco no evidenciaba golpes o daños abruptos.

La llanta correspondía al P/N 850C86-2 que pertenecía a la rueda del tren izquierdo de la aeronave HK714.

El día finalizó 08 de Enero finalizó sin el avistamiento de la aeronave HK714.

El 09 de Enero de 2017, se continuó la búsqueda de la aeronave a lo largo de la Zona costera del Municipio de Dibulla, y en las horas de la tarde, miembros de la Defensa Civil Colombiana hallaron en la zona de búsqueda, restos pertenecientes a la aeronave HK714 los cuales fueron recuperados y custodiados por el GRIAA.

Las piezas correspondían a partes de piel del fuselaje lateral izquierdo y derecho, capó inferior y raíz de ala derecha.

Algunos testigos en la zona, en su mayoría pescadores, manifestaron haber visto la aeronave sobrevolando en dirección NE - SW hasta impactar el agua, en proximidades al Corregimiento de La Punta de los Remedios (Dibulla). Dichas declaraciones sirvieron al personal de búsqueda y salvamento para concentrar sus operaciones en dicha zona.

El día 09 de Enero finalizó sin el avistamiento de la aeronave.

El 10 de Enero de 2017, continuó la búsqueda de la aeronave en la zona con apoyo de la Armada Nacional de Colombia utilizando Equipos de SONAR². Las labores de búsqueda se adelantaron los días 10, 11 y 12 de Enero sin localizar la posición final de la aeronave.

El 13 de Enero de 2017, fue localizado el sitio donde reposaba la mayoría de componentes de la aeronave HK714 en coordenadas N11°19'24.65" – W073°13'39.47" cerca a la desembocadura del arroyo Michiragua, a 5km al NE del Corregimiento de La Punta de Los Milagros, a 204mts de la zona costera, y a 11.95Km al SE de la Pista Shangri-la (Figura 2). Las labores de localización permitieron extraer algunos componentes de la aeronave, sin embargo, no fue localizado su tripulante.



Figura 2. Localización y ubicación de la aeronave HK714

² Sound Navigation And Ranging – Técnica que utiliza la proyección del sonido en el agua para navegación, comunicación o detección de objetos sumergidos.

Los restos removidos del mar, fueron recuperados y custodiados por el GRIAA para su inspección post-accidente.

Fué realizada la custodia de la documentación técnica de la aeronave y toda la documentación operacional relativa al piloto al mando.

El GRIAA fue notificado una vez la compañía alerto de la desaparición de la aeronave el día del suceso. Inmediatamente se dispuso de un investigador quien viajó a la zona del accidente.

Siguiendo las disposiciones de Investigación de Accidentes Aéreos contenidas en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el GRIAA realizó la respectiva Notificación del Accidente a la National Transportation Safety Board (NTSB) como Estado de Fabricación y Diseño de la aeronave, y a la Transportation Safety Board (TSB) como Estado de Fabricación del componente GPS. Dichos Estados nombraron Representantes Acreditados quienes asisten la investigación que se adelanta.

1.3 Lesiones al personal

Para el 03 de Febrero de 2017, durante la emisión del presente Informe Preliminar, el piloto al mando de la aeronave no había sido localizado, desconociéndose si existió algún tipo de lesión post-accidente.

1.4 Daños sufridos por la aeronave

Destruída.

1.5 Información personal

Piloto

Edad:	56 Años
Licencia:	Piloto Comercial de Avión
Nacionalidad:	Colombiano
Certificado médico:	1era Clase, sin restricción
Ultimo chequeo en el equipo:	08 de Febrero de 2016 – Cessna 188
Horas totales de vuelo:	Desconocido
Horas voladas en la compañía:	34:48Hrs – Cessna 188

1.6 Información sobre la aeronave

Marca:	Cessna
Modelo:	A188A
Serie:	18800718
Matrícula:	HK714
Certificado aeronavegabilidad:	0000002
Certificado de matrícula:	R000503
Total horas de vuelo:	8,563Hrs

1.7 Información Meteorológica

La estación meteorológica más cercana correspondía al aeródromo Almirante Padilla de la Ciudad de Riohacha (SKRH) ubicado a 20NM al NE del sitio del accidente.

Las condiciones a las 06:00HL y 07:00HL correspondían a viento proveniente de la dirección SE con una intensidad entre los 08 y 06 nudos con una visibilidad mayor a 10km, cielo parcialmente cubierto a un techo de 1700pies y una temperatura entre los 25 y 27°C.

SKRH 071100Z 12008KT 9999 BKN017 25/23 A2990 ===
SKRH 071200Z 13006KT 9999 BKN017 27/23 A2993 ===

1.8 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

Los restos recuperados fueron dispuestos en un hangar para efectuar una reconstrucción para establecer la dinámica de impacto contra el agua.

Se logró recuperar un 75% de los restos de la aeronave HK714. Las secciones recuperadas fueron identificadas y relacionadas como muestra la figura 3.

Dentro de la inspección de los restos, las características de destrucción de la aeronave, y deformación de sus superficies se pudo evidenciar un impacto contra el agua con apreciable ángulo y velocidad.

La aeronave impacto contra la superficie acuática por el costado derecho en donde se presentó alta deformación y destrucción por impacto en la estructura del tren principal y ala derecha.

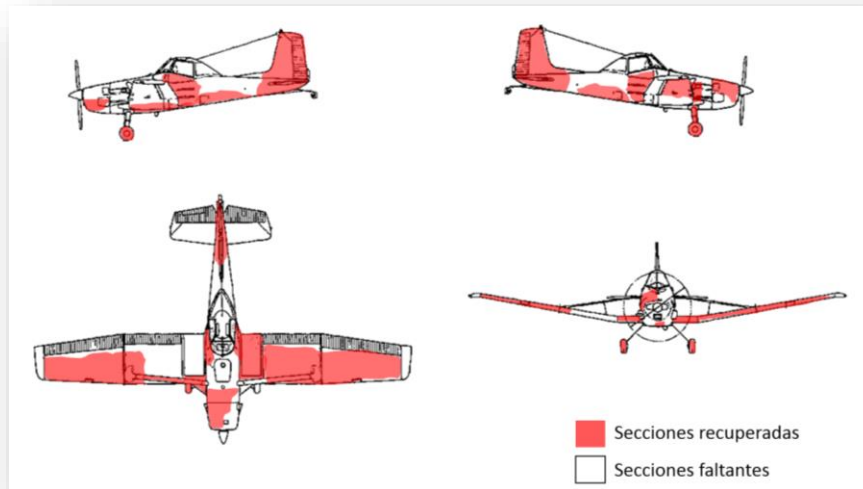


Figura 3. Identificación de secciones recuperadas HK714

El empenaje de la aeronave, incluyendo el estabilizador vertical prevaleció parcialmente íntegro con evidente destrucción y separación de los estabilizadores horizontales.

La cabina de mando fué recuperada parcialmente con evidencias de destrucción por impacto. La posición de los mandos y algunos instrumentos de vuelo fueron documentados así:

Potencia – 80%
Paso hélice – 80%
Mezcla – Posición Rica

Bomba AUX – OFF
Luz de aterrizaje – OFF
Beacon – ON
BATT – ON
ALT – OFF

La posición del bastón de mando en cabina, como los pedales, evidenció un vector de deformación proveniente de la derecha.

Se verificó la integridad de los controles de vuelo sin evidencias de falla en las guayas y sus hilos. El cinturón de seguridad fue hallado cerrado y asegurado. El casco del piloto al mando evidenció un golpe menor en el área superior derecha.

Fue encontrado el 80% del ala izquierda parcialmente íntegra con algunas abolladuras. El ala derecha presentó mayor destrucción por el impacto y solo fue recuperado el 60% del mismo.

La sección del motor y hélice yacían bajo la superficie del agua y no fue posible su extracción para verificar su condición.

La silla del piloto solo se recupero el asiento y no el espaldar. Evidenciaba deformación por fuerza de impacto en el área derecha.

Fue recuperado de los restos, un dispositivo GPS el cual fue preservado para su posterior lectura y viabilidad de obtención de datos de vuelo.



Figura 4. Disposición de restos aeronave HK714

1.9 Comunicaciones

La aeronave contaba con una frecuencia interna de comunicación con el personal de la compañía en vía Tierra – Aire – Tierra y Aire – Aire. En declaraciones del personal de la compañía, el piloto efectuó el llamado correspondiente para efectuar su despegue.

Después de esta maniobra, no se recibió ninguna comunicación o llamado por parte del piloto de alguna condición de emergencia o novedad en el vuelo.

1.10 Fuego

No existieron evidencias de fuego en vuelo o posteriores al impacto contra el agua.

2. Otras acciones

Con el fin de determinar cualquier registro de vuelo de la aeronave, el GRIAA se encuentra adelantando las gestiones pertinentes con la Fuerza Aérea Colombiana para solicitar cualquier detección RADAR a la aeronave HK714.

El equipo GPS recuperado se encuentra preservado por el GRIAA para ser enviado posteriormente a la TSB en Canadá para una inspección y viabilidad de recuperación de cualquier dato de vuelo que complemente la investigación.

Actualmente se adelanta la obtención de evidencias técnicas y operacionales con el fin de complementar la información factual del evento.

Una vez se conozca el estado final del piloto al mando, el GRIAA emitirá una actualización de dicho informe preliminar.

El GRIAA publicará un informe final una vez se tengan todas las evidencias disponibles y dicha investigación haya concluido.

Información actualizada al día 03 de Febrero de 2017, 03:55HL.

GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES - GRIAA

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia



Grupo de Investigación de Accidentes & Incidentes
Av. Eldorado No. 103 – 23, OFC 203
investigación.accide@aerocivil.gov.co
Tel. +57 1 2962035
Bogotá D.C - Colombia