



INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-23-62-DIACC

Aterrizaje forzoso por pérdida de presión de
aceite durante aspersión

Air Tractor – AT301

Matrícula HK4952

09 de diciembre de 2023

Zona Bananera, Magdalena
Colombia

ADVERTENCIA

El presente Informe Preliminar es presentado por la Autoridad de AIG de Colombia, Dirección Técnica de Investigación de Accidentes Aéreos – DIACC, 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 índole 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 AT-301
Fecha y hora del Accidente:	09 diciembre de 2023, 06:30 HL
Lugar del Accidente:	Lote 7, finca La Sierra, corregimiento Iberia, municipio Zona bananera - Magdalena
Coordenadas:	N10°49'32" – W074°10'54.9"
Tipo de Operación:	Trabajos Aéreos Especiales, Aviación Agrícola
Número de ocupantes:	01
Taxonomía OACI:	SCF-PP

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1 Reseña del vuelo

El 09 de diciembre de 2023, la aeronave Air Tractor AT-301 fue programada para efectuar vuelos de aspersión agrícola a cultivos de plátano en el sector del municipio Zona Bananera, en Magdalena.

A las 05:00HL, el Piloto de la aeronave HK4952 arribó a la pista La Lucha (IATA: 9LD) para efectuar el briefing de la operación del día y verificar los trabajos de asignación programados, analizando los cultivos, las fincas, los obstáculos y las condiciones meteorológicas.

A las 05:40HL, el Piloto efectuó el prevuelo de la aeronave sin encontrar novedades. A las 06:00HL, se efectuó el abastecimiento de combustible con un total de 50 gal y 260 gal de producto químico para fumigación.

A las 06:08HL se inició el rodaje de la aeronave a la cabecera de la pista y se realizaron las pruebas de motor, sin presentarse novedades. Dos (2) minutos después, el Piloto efectuó el despegue por la pista 14, con rumbo a la finca Marte, ubicada a 5NM al SW de la población de Orihueca, Magdalena.

A las 06:18HL, inició los trabajos de aspersión en el lote programado. A las 06:25HL, aproximadamente, al iniciar la tercera pasada, el Piloto percibió olor a aceite quemado; sin embargo, los parámetros del motor eran normales. Ante esta situación decidió ganar altura y efectuar más verificaciones.

Para ese momento, se presentó la indicación de pérdida de presión de aceite, seguida de la indicación de encendido de la luz de alarma "*chip detector*" con aumento de la temperatura del motor. Fue en ese momento cuando decidió proceder a una pista más cercana, la cual correspondía a la pista Orihueca (IATA: ORH), perteneciente a otra compañía de Aviación Agrícola, para efectuar un aterrizaje de emergencia.

A través de la frecuencia interna de la compañía, el Piloto notificó MAYDAY - MAYDAY - MAYDAY, y comunicó sus intenciones de efectuar el aterrizaje en la pista ORH. En la maniobra, identificó que se presentaba fuga de aceite por el costado derecho de la aeronave acompañada de fuertes vibraciones en el motor.

El Piloto evacuó el producto químico por emergencia y decidió efectuar un aterrizaje forzoso en un lote no preparado, que tenía a la vista, ya que consideró que no alcanzaba a llegar a la pista ORH.

La aeronave fue aterrizada de manera controlada. Una vez en tierra, impactó contra varias palmeras de una plantación de banano, produciéndose daños importantes.

Una vez que se detuvo la aeronave, el Piloto la abandonó por sus propios medios, sin lesiones. No se presentó incendio post impacto. El accidente ocurrió a las 06:30HL con luz de día y en condiciones VMC.

La Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia (Dirección Técnica de Investigación de Accidentes - DIACC) fue informada del suceso por parte Operador, y fueron designados dos (2) investigadores para que se desplazaran al sitio a iniciar la investigación.

Siguiendo las disposiciones de Investigación de Accidentes Aéreos contenidas en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la DIACC realizó la Notificación del Accidente a la National Transportation Safety Board – NTSB de Estados Unidos de América, como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave, de la planta motriz y de la hélice.



Fotografía No. 1 - Estado final aeronave HK4952

1.2 Investigación de campo

La aeronave se ubicó en un lote de plantación de plátano en la finca “La Sierra”, jurisdicción del corregimiento “Iberia” del municipio Zona Bananera – Magdalena.

La posición final se registró en coordenadas N10°49'32” – W074°10'54.9” a una elevación de 131 pies. La aeronave quedó posicionada con rumbo 100°, y en su dinámica de aterrizaje forzoso, ingresó al lote con características de bajo ángulo de descenso y baja velocidad, con un rumbo de 045°.

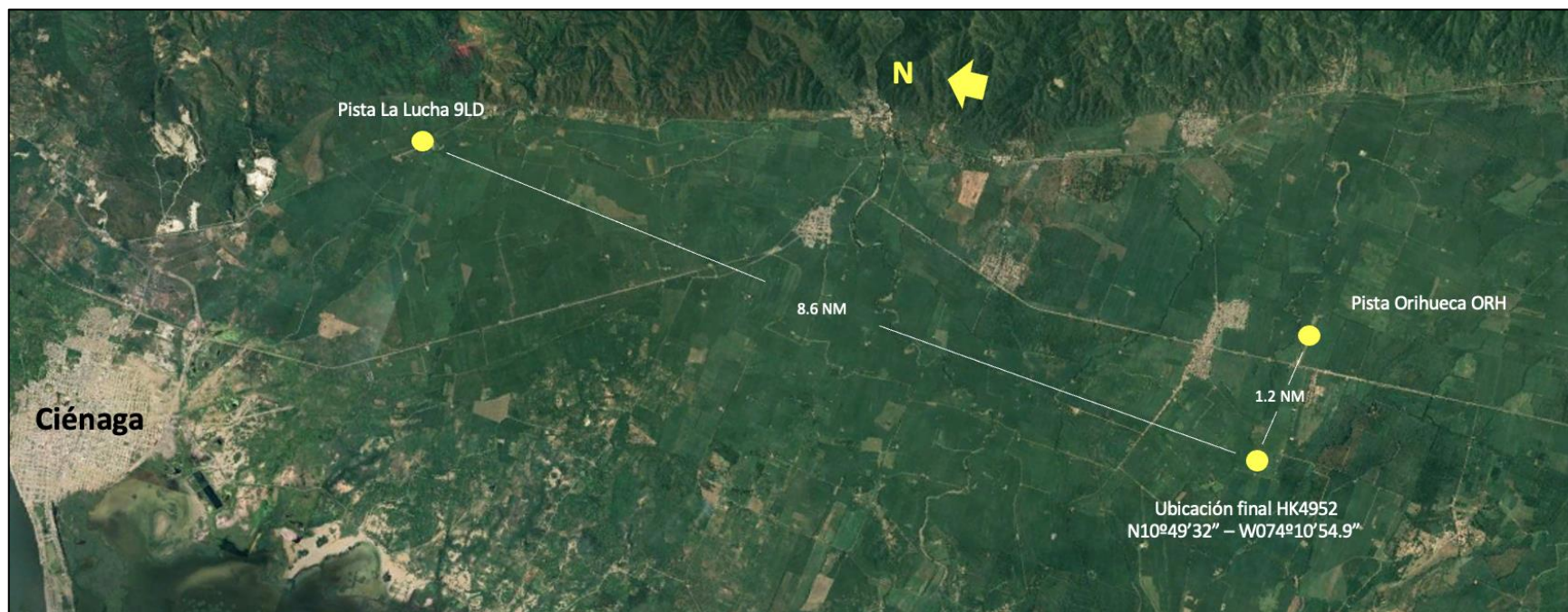


Imagen No. 1 - Ubicación de la aeronave respecto a las pistas La Lucha (9DL) y Pista Orihueca (ORH)

La inspección detallada de la aeronave comprobó su integridad, sin mayores afectaciones en el empenaje, en las superficies de control y en el patín de cola. El plano izquierdo presentó daños importantes en el borde de ataque y daño en la punta. El tren principal izquierdo presentó fractura sin desprendimiento de la estructura.

El habitáculo de cabina se encontró íntegro. Una de las palas de la hélice presentó deformación, sin entorchamiento, indicando baja energía al momento del impacto. Su movimiento era libre y sin restricción.

Era visible la presencia de aceite sobre la sección derecha de la aeronave, desde el motor hasta los estabilizadores vertical y horizontal. La integridad de los controles de vuelo fue verificada sin que presentaran malfuncionamiento.

En la cabina, la posición de la palanca de potencia se encontró al 10%, el paso de hélice con paso alto y el combustible en posición cortada. Los *flaps* se observaron en 10 grados. El altímetro indicaba 500 pies, con un ajuste 29.92 inHg.

La revisión del motor reveló presencia de limallas en el *chip detector* y una cantidad de aceite de ½ gal con un faltante de aproximadamente 700 ml. La aeronave contenía aproximadamente 30 gal de combustible; no se encontró de producto químico en el tanque correspondiente.

En la inspección detallada al motor se encontró abundante aceite en los cilindros inferiores sin encontrar una rotura evidente del material. Adicionalmente, el arranque presentó evidente fractura de una de sus secciones.

Fue recuperado un dispositivo GPS de la aeronave el cual fue inspeccionado, encontrándose toda la información concerniente al vuelo; la información fue descargada y puesta en custodia del proceso investigativo.

Se efectuó una inspección minuciosa a la organización, para los fines de la investigación, a sus procesos de mantenimiento, a la trazabilidad de los componentes y al Departamento de Seguridad Operacional.

2. Tareas pendientes en la investigación

La investigación actualmente cuenta con toda la información organizacional, técnica, operacional, así como declaraciones del Piloto al mando. En el proceso investigativo, se adelantarán, entre otras, las siguientes actividades:

- Inspección técnica de la planta motriz y hélice de la aeronave con el fin de determinar la fuente de la fuga de aceite.
- Comunicación a la Autoridad Aeronáutica para realizar auditoría general a la compañía por la ocurrencia de múltiples sucesos en el transcurso de 2 años.
- Revisión y gestión de recomendaciones de seguridad emitidas al operador durante los últimos accidentes presentados.
- Verificación de los procedimientos operacionales ejecutados.
- Verificación de la trazabilidad de componentes del motor y mantenimiento.



DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5º.

investigacion.accide@aerocivil.gov.co

Tel. +(57) 601 2963186

Bogotá D.C. – Colombia