

Grupo de Investigación de Accidentes

GRIAA

GSAN-4.5-12-035



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

INFORME PRELIMINAR

ACCIDENTE

COL-2-18-22-GIA

Operación a baja altura

PA 25-260, HK5250

16 de junio de 2018

Trinidad (Casanare), 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:	PA 25-260, HK5250
Fecha y hora del Accidente:	16 de junio de 2018, 15:05 HL
Lugar del Accidente:	Trinidad (Casanare)
Tipo de Operación:	Aviación Agrícola
Propietario:	AVIATEC S.A.S
Explotador:	AVIATEC S.A.S
Personas a bordo:	(01) Piloto.

1. INFORMACIÓN FACTUAL

El viernes 15 de junio fue programada la aeronave PA 25-260 HK5250 y Piloto, para realizar un trabajo aéreo de fumigación, sobre dos lotes de cultivo de arroz, ubicados a 5 millas náuticas al occidente de la pista Carupana, que se encuentra ubicada en el municipio de Pore, departamento del Casanare, a 56 kilómetros al NW del aeropuerto de Trinidad, en donde se encuentra la base principal de la compañía y de donde despegó la aeronave.

El Piloto asignado se comunicó con el Piloto que había volado la aeronave el día anterior, para verificar novedades de la misma, reportándose que se encontraba sin novedad, y que le realizarían servicio de 50 horas.

El día sábado 16 de junio a las 07:00 HL el Piloto se reportó en el hangar, verificando que el personal de mantenimiento hubiera cumplido con el servicio de las 50 horas; realizó la inspección prevuelo y procedió a la plataforma para realizar las pruebas que están estipuladas en el manual del avión; posteriormente, despegó hacia la pista Carupana aterrizando sin novedad; sin embargo y debido a la presencia de ráfagas de viento no fue posible iniciar el trabajo de fumigación en ese momento.

El Piloto esperó sobre la pista hasta, que la condición del viento le permitió, sobre las 12:00 HL, proceder a uno de los lotes de un área de 30 hectáreas, y efectuó dos vuelos cubriendo 15 hectáreas en cada uno, finalizando ese trabajo sobre las 13:15 HL, sin novedad.

A las 14:00 HL se inició la aspersion sobre el otro lote, de 28 hectáreas; el Piloto decidió realizar dos vuelos, cubriendo 14 hectáreas en cada uno; cuando efectuaba el segundo vuelo, sobre las 15:00 HL, entró al lote con rumbo 040° de acuerdo a la brújula de la aeronave ; al abrir las boquillas para aplicar el producto químico, el Piloto experimentó inestabilidad

por viento, cuando logró estabilizar la aeronave sintió una pequeña vibración (especie de “cosquilleo”), y al verificar su origen de forma visual, notó que los planos estaban rozando el cultivo; de inmediato haló el bastón para ascender, pero la aeronave no respondió ya que el tren principal estaba enredado con la vegetación; el Piloto intentó tomando el bastón con las dos manos pero el avión no respondió, se perdió toda sustentación y control, el avión siguió penetrando en el terreno fangoso, y finalmente se invirtió, girando 180 grados sobre su eje transversal.



Fotografía No. 1: Posición final de la aeronave HK 5250



Fotografía No. 2: Vegetación arrancada por el tren de aterrizaje

En el momento en que la aeronave se invirtió, la cabina quedó sumergida en el fango; el Piloto dio un golpe a la ventana, la abrió y salió por sus propios medios, ileso. Se dirigió hacia una carretera que cruza aproximadamente a 100 mts de la ubicación final de la aeronave, y fue auxiliado por el empleado de la compañía que se encontraba en la pista Carupana pendiente de la operación, y a cargo de cargar el producto químico en la aeronave, quien reportó el evento a la Oficina de Operaciones de la compañía.

La llegada al lugar del accidente tardó más de 45 minutos, ya que el sitio es alejado y la vía de acceso es una carretera no pavimentada. El Piloto fue evacuado a la ciudad de Yopal, para su chequeo médico, sin encontrarse novedad en su integridad física.

No fue posible la llegada de los organismos de rescate.

Durante la inspección inicial a la aeronave se encontraron daños importantes en la hélice, en la planta motriz por parada súbita, y en la estructura.

La aeronave se encuentra bajo custodia de la Aeronáutica Civil, en la base principal de la compañía en el aeropuerto de Trinidad (Casanare), para la investigación.

2. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

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

1. Inspección al tren de aterrizaje de la aeronave.
2. Inspección a la planta motriz.
3. Declaración del Piloto al mando.
4. Análisis de las inspecciones de lo estructura de la aeronave
5. Condiciones meteorológicas.
6. Procedimientos operacionales de la empresa.
7. Peso y balance.
8. Procedimientos Estandarizados de Operación.
9. Verificación del Plan de Reacción a Emergencias (PRE) de la compañía.

Información actualizada el día 23 del mes de julio de 2018, 16:00 HL

GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5°.

investigacion.accide@aerocivil.gov.co

Tel. +57 1 2963186