

# INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

## **COL-22-12-GIA**

**Falla de motor e impacto con el terreno**

Piper PA 28-161

Matrícula HK4856

18 de febrero de 2022

Vereda El Chuchal

Soledad - Atlántico

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

|                                    |  |
|------------------------------------|--|
| <b>Aeronave:</b>                   | Piper PA 28-161, HK4856-G                  |
| <b>Fecha y hora del Accidente:</b> | 18 de febrero de 2022, 07:45 HL (12:45UTC) |
| <b>Lugar del Accidente:</b>        | Vereda El Chuchal – Soledad, Atlántico     |
| <b>Coordenadas:</b>                | N 010°54'18.27" - W 074°45'55.13"          |
| <b>Tipo de Operación:</b>          | Instrucción                                |
| <b>Personas a bordo:</b>           | 01 Tripulante (Alumno).                    |

### 1. INFORMACIÓN FACTUAL

El día 18 de febrero del 2022, la aeronave de entrenamiento, de matrícula HK 4856G tipo Piper PA-28-161 fue programada para efectuar un vuelo solo en la misión crucero (CSO) al mando de un Alumno Piloto de Avión (APA) como único tripulante a bordo.

El crucero cubriría la ruta BAQ – SMR - BAQ desde el aeródromo Ernesto Cortissoz (OACI: SKBQ) de Barranquilla, base principal del Centro de Instrucción, hasta el aeródromo Simón Bolívar (OACI: SKSM) de Santa Marta. El alumno reportó puesta en marcha de motores a las 7:25 HL aproximadamente, decolando por la pista 05.

Minutos más tarde a la altura del puente Pumarejo, el Alumno informó a la torre de control tener inconvenientes con el motor y solicitó regreso inmediato al aeródromo con aterrizaje de emergencia por la pista 23 del Ernesto Cortissoz.

Siendo aproximadamente las 7:45 HL, el Alumno canceló el aterrizaje de emergencia en la pista 23 e informó que aterrizaría en un campo no preparado porque no alcanzaba a llegar a la pista. En final corta el plano derecho de la aeronave impactó contra unas palmeras, lo cual ocasionó que el Alumno perdiera el control del avión, el cual se precipitó al terreno ubicado a 912 metros de la pista 23 del aeropuerto de Barranquilla.

El Alumno fue auxiliado por los habitantes de la zona, y fue evacuado de la aeronave medianamente consciente. Fue llevado a un centro médico en donde se le dictaminaron golpes, contusiones y una posible fractura de clavícula.

El personal de bomberos aeroportuarios llegó al sitio y utilizó materiales para la neutralización del combustible y evitar posibles conflagraciones. La aeronave resultó con daños sustanciales.

La Dirección Técnica de Investigación de Accidentes (DIACC) fue notificada del evento a las 8:35HL, el mismo día de ocurrencia; se procedió entonces a realizar las coordinaciones necesarias con el Departamento de SMS del operador para iniciar la investigación.

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 National Transportation Safety Board (NTSB) de Estados Unidos, como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave.



*Imagen No.1 – Diagrama del despegue y emergencia del HK4856G*

## 2. HALLAZGOS PRELIMINARES

En la inspección de campo, realizada el mismo día del evento, se determinó que la aeronave impactó el terreno aproximadamente a 912 metros en la prolongación de la pista 23 del Aeropuerto Ernesto Cortissoz, en un campo ubicado en el barrio El Chuchal, del municipio de Soledad, Atlántico

El sitio correspondía a un terreno plano, con presencia de árboles y palmeras en sus inmediaciones. Durante la inspección de campo, se encontraron daños y marcas en el terreno consistentes con el evento.

No se encontraron rastros de fuego ni partes quemadas. Se determinó que antes de llegar al campo, la aeronave hizo contacto con la punta del plano derecho contra unas palmeras.

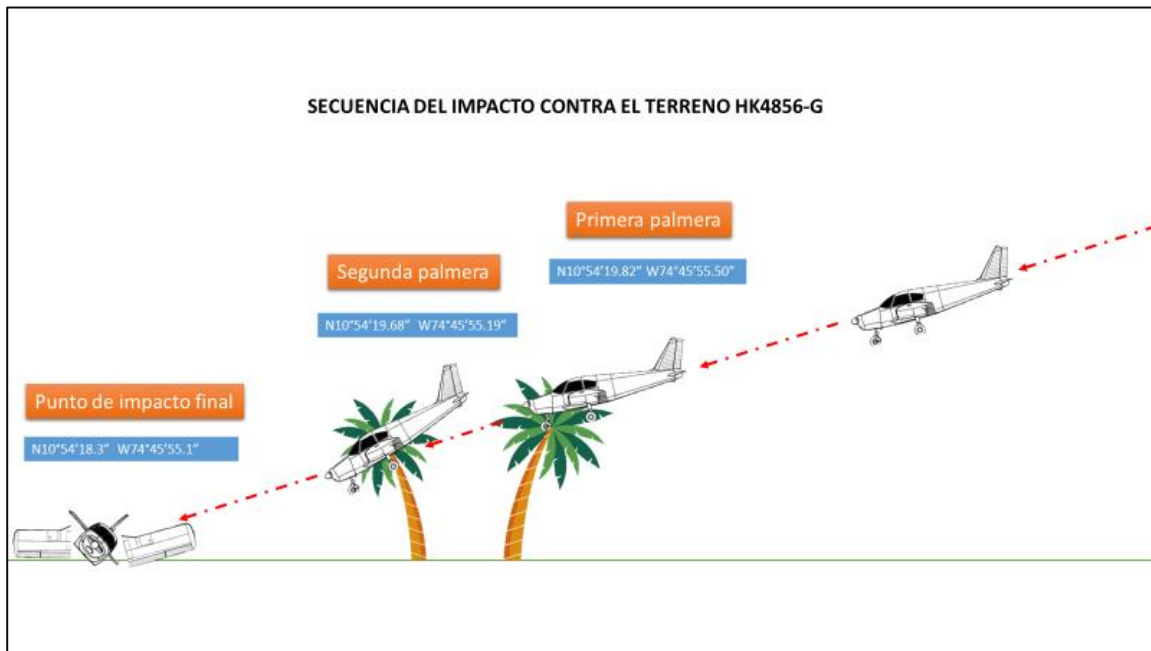
La aeronave terminó ubicada en las coordenadas N 10°54'18.27" - W 074°45'55.13", sobre su costado izquierdo, con rumbo 175° y con evidencias de bajo ángulo y baja velocidad de impacto. La aeronave sufrió daños sustanciales tales como deformaciones, fracturas, hendiduras, y dobleces en la casi totalidad de sus partes: planta motriz, fuselaje, empenaje, planos y trenes de aterrizaje.





**Fotografía No. 1 - Condición final aeronave HK4856-G**

Así mismo se evidenciaron salpicaduras de aceite en el panel frontal panorámico, en la parte superior externa y en la parte inferior interna de la cubierta del motor; y se encontró un daño en el cárter del motor.



**Gráfico No. 1 - Secuencia de impacto aeronave HK4856G**

### 3. TAREAS PENDIENTES A LA INVESTIGACIÓN

Dentro de los aspectos más importantes que se encuentran pendientes en el proceso investigativo están los siguientes:

- Estudio de los procedimientos operacionales.
- Análisis de información técnica y operativa.
- SMS y gestión de riesgos por parte de la empresa.
- Factores de planeamiento del vuelo.
- Análisis Factor Humano.
- Obtención y evaluación de declaraciones de controladores aéreos.
- Inspección y análisis de daños ocultos a la planta motriz.
- Análisis de procedimientos de entrenamiento.
- Entrevista con el estudiante.
- Búsqueda de registro fílmico que pueda haberse dado en la zona.

---

Información actualizada al día 08 de marzo 2022 a las 18:00 HL.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

**DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

**Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5º.**

**[investigacion.accide@aerocivil.gov.co](mailto:investigacion.accide@aerocivil.gov.co)**

**Tel. +57 601 2963186**

**Bogotá D.C - Colombia**



Grupo de Investigación de Accidentes

**GRIAA**

GSAN-4.5-12-035



**AERONÁUTICA CIVIL**  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL