

INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-22-16-GIA

**Impacto con el terreno durante
maniobra de aspersión**

Ayres S2R-T34

Matrícula HK3282

20 de marzo de 2022

Vereda Piedrecitas

Turbo - Antioquia

Colombia



ADVERTENCIA

El presente Informe Preliminar es presentado por la Autoridad de AIG de Colombia, Dirección Técnica de Investigación de Accidentes - 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 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:	AYRES S2R-T34, HK3282
Fecha y hora del Accidente:	20 de marzo de 2022, 08:53 HL
Lugar del Accidente:	Finca El Estorbo, Vereda Piedrecitas, Turbo, Antioquia, Colombia.
Coordenadas:	N 08°8'37,3" – W 076°43'01,1"
Tipo de Operación:	Trabajos Aéreos Especiales - Aviación Agrícola.
Personas a bordo:	01, Piloto.

1. INFORMACIÓN FACTUAL

El 20 de marzo de 2022, la aeronave tipo AYRES S2R-T34 de Trabajos Aéreos Especiales de Fumigación, con matrícula HK3282 fue programada para efectuar trabajos de aspersión agrícola desde la pista Indira, despegando aproximadamente a las 8:22 HL para asperjar sobre un lote de cultivo de plátano perteneciente al bloque La Correa, ubicado en el municipio de Turbo, Antioquia.

Las condiciones meteorológicas eran visuales (VMC). La aeronave despegó con 110 galones de combustible y 480 galones de producto químico Seeker; cuando efectuaba la penúltima pasada del vuelo asignado, la aeronave empezó a ganar altura para realizar un viraje y enfrentar nuevamente al lote; en este viraje, aparentemente, el motor perdió potencia, sin dar tiempo al Piloto a buscar un campo apropiado para aterrizar de emergencia, y la aeronave se precipitó a tierra, e impactó el terreno, aproximadamente a las 8:53 HL (según información extraída del GPS). El Piloto no tuvo tiempo de efectuar un llamado de emergencia.

La aeronave resultó destruida por el impacto con el terreno. El Piloto resultó con lesiones graves y fue asistido por personas de la zona quienes le brindaron los primeros auxilios

Mientras tanto, ante la falta de comunicaciones de la aeronave, y al cumplirse estimado para su arribo, la empresa activó su brigada de rescate que se dirigió a la última ubicación conocida de la aeronave, encontrándola impactada contra el terreno con el Piloto gravemente herido. Se procedió a estabilizarlo y se solicitó apoyo aéreo al Centro Nacional de Recuperación de Personal, (CNRP) para extraerlo por vía aérea debido a su gravedad.

Esta solicitud se realizó conforme a los procedimientos establecidos entre el SAR Aerocivil y el CNRP, pero luego de 4 horas de espera se decidió cancelar el apoyo por la demora generada por temas administrativos.

La brigada de la empresa procedió con el Piloto por vía terrestre hasta un sitio en donde se encontraba una ambulancia que transportó al Piloto al hospital de Apartadó, Antioquia.

La Dirección Técnica de Investigación de Accidentes (DIACC) fue notificada a las 9:30 HL, el mismo día de ocurrencia del evento; por lo cual se procedió a realizar las coordinaciones necesarias con el Departamento de SMS de la empresa para el traslado de un investigador.

En atención a las disposiciones contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, 114.300 del RAC 114, se efectuó la Notificación del evento a la TSB de Canadá, como estado del fabricante del motor y la National Transportation Safety Board (NTSB) de Estados Unidos; este último como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave.



Fotografía No. 1 - Condición final aeronave HK-3282, vista superior.



Fotografía No. 2 - Condición final aeronave HK-3282.

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

La aeronave quedó destruida, el motor y la hélice se desprendieron del fuselaje por el impacto y quedaron enterrados. La estructura primaria, el fuselaje, los planos y el habitáculo de la cabina se encontraron destruidos.

El último punto del GPS registrado fue N 08°8'37,3" – W 076°43'01,1", con una altitud de 159 m y una velocidad de 161,5 km/h. El sitio del accidente se ubicó en N 08°8'35" - W 076°42'52" con un rumbo final de 294° a una elevación de 100 metros a nivel del mar en un sitio de difícil acceso, la distancia lineal entre los dos puntos son aproximadamente 300 metros.

Se determinó que el vuelo había despegado con el peso y balance correcto.

3. TAREAS PENDIENTES A LA INVESTIGACIÓN

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

- Análisis de factores humanos.
- Análisis de factores aerodinámicos.
- Inspección de la planta motriz y de sus accesorios.
- Comparación y evaluación de eventos similares ocurridos al mismo tipo de motor/aeronave.
- Análisis del rendimiento de la aeronave.
- Análisis del programa de mantenimiento de la aeronave.

Información actualizada al día 05 de abril 2022 a las 19:00 HL.

DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5º.

Investigación.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