



INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-24-62-DIACC

Colisión con obstáculo en aspersion

Piper / PA 25 – 260

HK531

03 de octubre de 2024

Nunchía, Casanare, 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.

CONTENIDO

SIGLAS..... 4

SINOPSIS 5

1. INFORMACIÓN FACTUAL 5

 1.1 Reseña del vuelo 5

 1.2 Investigación de campo 6

2. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN 9

SIGLAS

ADREP	Datos de reporte de accidentes e incidente - The accident / incident Data Reporting.
DIACC	Dirección técnica de investigación de accidentes.
GPS	Sistema de posicionamiento georreferenciado.
HL	Hora Local.
NTSB	Junta Nacional de Seguridad del Transporte - National Transportation Safety Board.
OACI	Organización de aviación civil internacional.
RAC	Reglamento Aeronáutico de Colombia.
SQPH	Aeródromo Palmarosa.
UTC	Tiempo coordinado universal - Coordinated Universal Time.
VMC	Condiciones meteorológicas visuales.

SINOPSIS

Aeronave:	Piper / PA25 -260.
Fecha y hora del Accidente:	03 de octubre 2024 / 9:30 HL (14:30 UTC).
Lugar del Accidente:	Nunchía – Casanare.
Coordenadas:	N 05°33'50,14" – O 72°02'45,62".
Tipo de Operación:	Trabajos aéreos especiales – Aviación Agrícola.
Número de ocupantes:	01 (Piloto).
Categoría ADREP:	LALT: Operaciones a baja altitud.

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1 Reseña del vuelo

El 3 de octubre de 2024, la aeronave Piper PA 25-260, con matrícula HK-531, fue asignada para realizar ocho vuelos de trabajos de aspersión aérea a partir de las 7:00 HL (12:00 UTC), desde el aeródromo Palmarosa (SQPH). A las 9:30 HL (14:30 UTC), durante la última asignación de vuelo, en la fase de aspersión y al salir del lote, el tren de aterrizaje de la aeronave impactó contra un montículo de tierra, causando daños sustanciales y quedando invertida en su posición final.

De acuerdo con lo descrito por el Piloto, él cortó mezcla, potencia y apagó el máster. Utilizó una hacha para romper el *plexiglas* (ventanas de la cabina) y salió por sus propios medios, con lesiones leves. Acto seguido comunicó lo ocurrido al personal de la organización.

El Piloto fue asistido por los empleados de la empresa, quienes lo trasladaron a una clínica para ser evaluado y recibir atención médica.

La aeronave quedó ubicada en la zona colindante al lote de cultivo de arroz, en las coordenadas N 05°33'50,14" – O 72°02'45,62".

El accidente ocurrió aproximadamente a las 9:30 HL (14:30 UTC.), con luz diurna y en condiciones meteorológicas visuales (VMC). No se presentó incendio antes ni durante el evento, y el tripulante sufrió lesiones leves.

La Dirección Técnica de Investigación de Accidentes (DIACC) fue alertada el mismo día del evento. En consecuencia, se designó a un investigador a cargo para llevar a cabo la investigación.

El personal técnico de la empresa realizó el desplazamiento de la aeronave al hangar de la base auxiliar de la organización.

Se realizó la Notificación del Incidente Grave a la NTSB de los Estados Unidos como Estado de Diseño y de Fabricación de la aeronave, del motor y de la hélice. No fue designado un representante acreditado.



Fotografía No. 1 – Posición final de la aeronave HK531.

1.2 Investigación de campo

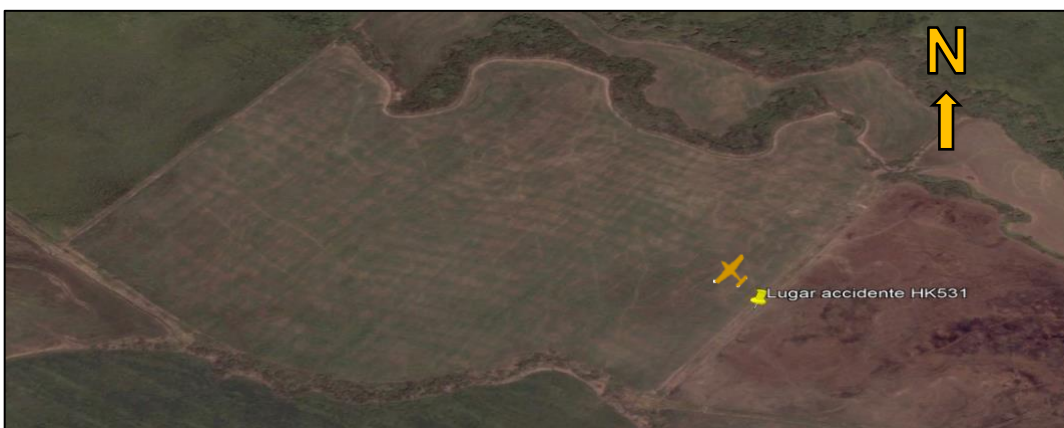
La inspección de campo se realizó con el apoyo del personal del Operador aéreo.

El terreno de operación era un cultivo de arroz, de características de llanura. Al borde del lote se evidenciaron montículos de tierra.



Fotografía No. 2 – Características del terreno del lugar del accidente.

En el terreno, antes de la posición final de la aeronave, se notaron marcas de impacto del tren principal contra el suelo, en un montículo de tierra que colinda los predios asperjados).



Fotografía No. 3 – Diagrama general de la zona del evento.

La aeronave quedó invertida con rumbo 290°. Se presentaron daños sustanciales.

Se realizó la inspección visual para verificar la condición de la estructural del equipo, motor y hélice, con los siguientes resultados:

- Plano derecho:
 - Daños sustanciales en el borde ataque.
 - Daños en punta del plano.
 - El *flap* presentó abolladuras.
 - En la raíz del plano se evidenciaron daños estructurales.
 - Daños en la sección del intradós.
- Plano izquierdo:
 - Daños menores en el alerón.
 - En la raíz del plano se evidenciaron daños estructurales.
 - Daños en la sección de unión del *flap* y el plano.
 - Daños en la sección del intradós.
- Sección estructural:
 - Dobles y ruptura de la sección tubular de la cabina y en la unión de los trenes principales de aterrizaje.
 - Fracturas en el tanque de agroquímico.
 - Ruptura de los plexiglas.
 - Ruptura del entelado.
- Estabilizador vertical:
 - Doble en la sección tubular.
- Cabina de mando
 - Se evidenció doblez de la lámina del panel de instrumentos.
 - Ruptura de los plexiglas.
 - La silla y los cinturones se encontraban anclados a la estructura y no presentaron daños aparentes.
- Tren de aterrizaje:
 - Desprendimiento de los trenes de aterrizaje principal.
 - Se presentó ruptura de la sección tubular de los trenes principales.
 - Daños en el patín de cola.
 - Las llantas se encontraban infladas.
- Sección de motor:
 - No se presentó desprendimiento de la bancada.

- Se realizó inspección de bujías sin evidencia de daños aparentes.
- Se inspeccionó visualmente el arnés de encendido, sin encontrar daños (algunos terminales presentaban desgaste).
- Hélice
 - La hélice de paso fijo presentaba doblez en una de sus palas
- Sistema eléctrico:
 - Se evidenció el uso de una batería de vehículo terrestre automotor (carro).
- Equipo de aspersión:
 - Desprendimiento de la bomba de aspersión.
 - Desensamble de los tubos de aspersión de fluido.
 - Fractura del tanque del conjunto de tolva.



Fotografía No. 5 – posición final de aeronave, sección derecha.



Fotografía No. 4 – Daño en los trenes principales de aterrizaje.

2. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

En el proceso de investigación se debe realizar las siguientes actividades para garantizar el adecuado desarrollo de la investigación del accidente aéreo:

- Inspección documental.
- Análisis de datos del sistema de posicionamiento georreferenciado.
- Análisis de los factores de mantenimiento, operacionales y organizacionales.
- Análisis de la documentación relacionada con el suceso.
- Redacción del informe final de investigación.

Información actualizada el 16 de octubre de 2024.



ACCIDENTE

INFORME PRELIMINAR

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