



**OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA**

**DIVISIÓN NORMAS DE VUELO**

**INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS**

**INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACIÓN**

**ESTRA LTDA**

**HK-1612-E**

**PIPER-PA-25-260**

**GUAMO - TOLIMA**

**28-DICIEMBRE DE 2001**



**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL  
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA  
DIVISION NORMAS DE VUELO  
GRUPO PREVENCION E INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES**

**INFORME ACCIDENTE DE AVIACION**

**MATRICULA:** K-1612-E

**MARCA:** PIPER

**MODELO:** PA-25-260

**PROPIETARIO:** ESTRA LTDA.

**EXPLOTADOR:** EL MISMO

**LUGAR DEL ACCIDENTE:** GUAMO TOLIMA

**FECHA DEL ACCIDENTE:** 28-DICIEMBRE 2001

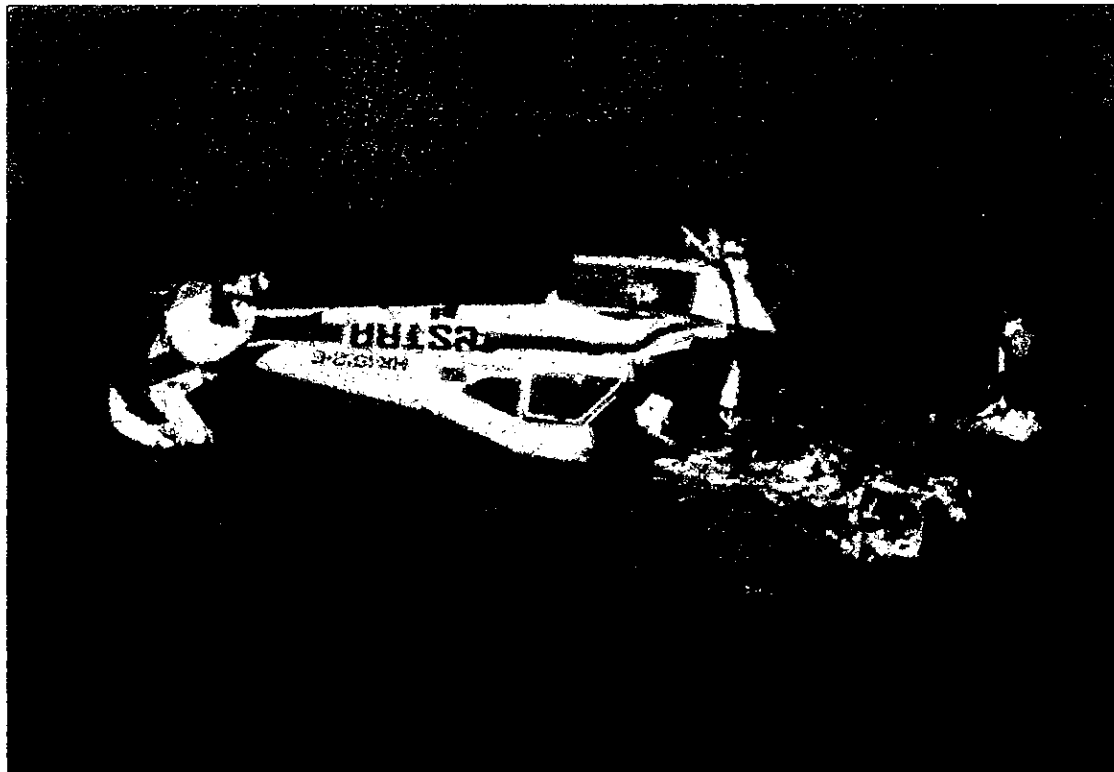
**HORA DEL ACCIDENTE:** 08:00 HL.



**FOTOGRAFIAS ACCIDENTE HK-1612 E ASTRA – GUAMO**



**PANORAMICA GENERAL DE LA AERONAVE**



**VISTA LATERAL Y ESTADO GENERAL DE DAÑOS**



## 1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

### 1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 28 de Diciembre de 2001, la aeronave HK-1612-E, de la empresa ESTRA Ltda.. al mando del Cap. JOSE G. ORTEGÓN H. fue programada para realizar trabajos aéreos especiales en un cultivo ubicado en jurisdicción del municipio del Guamo Tolima.

La aeronave inició despegue en condiciones normales, desde la pista principal de la empresa, en Gualanday, para dirigirse al lote asignado; el trabajo de aspersión y la operación Aérea se desarrollaban en forma normal y cuando se encontraba en la segunda pasada a baja altura, en el momento de hacer el viraje para salir del cultivo, el Piloto perdió el control de la aeronave impactando la punta del ala izquierda contra el terreno, para precipitarse finalmente sobre el cultivo en posición invertida y finalizar su recorrido a unos 15 mt. del impacto inicial.

El accidente se configuro con luz del día, visibilidad ilimitada y temperatura de 28° ° C, el piloto sufrió contusiones leves y abandono la aeronave por sus propios medios, siendo trasladado posteriormente a un centro asistencial. No se presento incendio.

### 1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulantes	Pasajeros	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves / ilesos	1--	--	--

### 1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Según lo mostrado por las fotografías la Aeronave sufrió daños en las superficies de control ,superficies de sustentación, motor, hélice y tren principal.

### 1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron

**1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL**

NOMBRE:	JOSE GREGORIO
APELLIDOS:	ORTEGÓN HERRAN
NACIONALIDAD:	COLOMBIANA
EDAD:	51 AÑOS
LICENCIA No.:	PC 4064
CERTIFICADO MEDICO:	45908 VENCE JUNIO 2 / 02
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	PA 25
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	24 JULIO / 2.001
TOTAL HORAS DE VUELO:	No aparecen registradas en su hoja de vida en la Div. Licencias.
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	Aparecen registradas en la Cia. Estra 390.36 durante Los años 2000 y 2001
HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS:	32:32 HORAS
HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS:	16:50 HORAS
HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS:	2:58 HORAS

**1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE**

MARCA:	PIPER
MODELO:	PA-25-260
SERIE No.:	25-5219
MATRICULA:	HK-1612-E
FECHA DE FABRICACION:	1.970



CERTIFICADO MATRICULA:	T. VII INSCRIPCIÓN No.. 4.251
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	001930
FECHA ULTIMA INSPECCION Y TIPO : ANUAL	28 FEBRERO 2001
FECHA ULTIMO SERVICIO:	15 OCTUBRE 2.001
TOTAL HORAS DE VUELO:	9.962.24
TOTAL HORAS DURG:	813.79
<b>MOTOR</b>	
MARCA:	LYCOMING
MODELO:	0540-GIA5
SERIE MOTOR:	L-23572-40
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	4.394:79
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	357:79
ULTIMO SERVICIO MOTOR:	100 H.15 de Octubre de 2001
<b>HELICE</b>	
MARCA:	HARTZELL
MODELO:	HC-C2YKIBF
SERIE No.:	CH 8601
TOTAL HORAS:	9.076:33
TOTAL HORAS DURG:	518:33

### 1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Se tomara como referencia meteorológica durante la ocurrencia del accidente, las condiciones reportadas por el Piloto al mando, las cuales se estiman como un



viento cruzado en el momento del viraje, a baja altura; sien embargo por no existir una estación meteorológica cercana al lugar del accidente fue imposible corroborar la información presentada por el Piloto.

**1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN**

No aplicable.

**1.9 COMUNICACIONES**

No aplicable.

**1.10 NFORMACION DE AERÓDROMO**

No aplicable.

**1.11 REGISTRADORES DE VUELO**

No aplicable

**1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO**

A la aeronave se le desprendió el motor y la bancada, el tren principal se rompió, tanque de veneno también se rompió, el plano izquierdo destruido y el plano derecho partido.

**1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA**

El piloto tenia su certificado medico vigente y no se encontró en los exámenes pos-accidente evidencia que hubiesen afectado antes o durante el vuelo para la ocurrencia del accidente.

**1.14 INCENDIO**

No se presento.



### 1.15 SUPERVIVENCIA

El accidente tuvo capacidad de supervivencia. El piloto abandono la aeronave por sus propios medios y fue ayudado por los pobladores de la finca.

### 1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No se realizaron ensayos, ya que la ejecución de los mismos pone en gran riesgo al piloto y ala aeronave que ejecutara la maniobra.

### 1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCIÓN

No aplicable

### 1.18 INFORMACION ADICIONAL

No requerida.

### 1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES

Para la investigación del presente accidente se contó con el análisis de los documentos relacionados con la aeronave, el estudio del rendimiento de la aeronave y el reporte del respectivo Piloto.

## 2.0 ANALISIS

El piloto estaba debidamente calificado, tenia su certificado medico vigente y sin limitaciones. No se encontraron evidencias de alteraciones psico-fisicas que hubieran incidido en el accidente. Su ultimo chequeo de vuelo en el equipo accidentado lo había efectuado el 24 de julio de 2.001. Su experiencia de vuelo era aceptable y teniendo en cuenta su record de vuelo en los últimos 90, 30, y 3 días no se encontraba evidencia de fatiga.

La aeronave cumplía con todos los requisitos de mantenimiento y aeronavegabilidad exigidos para este tipo de operación, las ayudas para la navegación y comunicaciones no tuvieron incidencia en el mismo ,el factor meteorológico tuvo influencia en el accidente, según el reporte del piloto.

Teniendo en cuenta el informe del piloto, se estaba efectuando el segundo vuelo en el lote y cuando llevaba tres pasadas de aplicación, al efectuar el viraje de salida del cultivo y a baja altura una condición de viento cruzado le hizo perder el





control de la aeronave precipitándose a tierra . La aeronave sufrió daños de consideración los cuales fueron anotados anteriormente.

No se presento incendio post-accidente

### **3.0 CONCLUSIONES**

El piloto estaba calificado en el equipo accidentado.

El piloto tenia su certificado medico vigente.

No se encontraron evidencias de alteraciones psico-fisicas que hubieren incidido en el accidente.

Su ultimo chequeo de vuelo en el equipo estaba vigente.

Su experiencia en el equipo era aceptable, encontrándose dentro de limites.

•  
Sus horas de vuelo en los últimos 90, 30, y 3 días, no hay evidencia de fatiga alguna para la ejecución de este vuelo en particular.

•  
La aeronave al momento del accidente cumplía con todos con todos los requisitos de aeronavegabilidad y mantenimiento requeridos para la ejecución del vuelo

•  
Las ayudas para la navegación y comunicaciones, no tuvieron incidencia en el accidente.

La aeronave resulto con los daños descritos anteriormente

La condición meteorológica pudo ser un factor contribuyente en el accidente.

No se presento incendio post-accidente.

### **CAUSA PROBABLE**

#### **Factor primario**

Técnica inapropiada de vuelo consistente en efectuar virajes a muy baja altura a la salida del cultivo, tan baja fue la altura que golpeo el terreno con la punta del ala izquierda.



#### 4.0 RECOMENDACIONES

##### A LOS PILOTOS

Recordar la importancia de no ejecutar maniobras a tan baja altura para evitar que se repitan este tipo de accidentes y evitar en vuelos de fumigación la operación cuando existan condiciones de fuertes vientos cruzados.

Vo. Bo.

**Capitán CARLOS ORTEGA BONILLA**  
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.

**Doctor JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE**  
Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil.

# HK-1612-E PA-25-260 ESTRA LTDA EL GUAMO (TOLIMA)

DATOS GENERALES	HECHOS	HALLAZGOS	CAUSA PROBABLE	RECOMENDACIONES RELEVANTES
<p>28-DIC-2001 08:00 HL</p> <p>1-PILOTO ILESO</p>	<p>LA AERONAVE INICIÓ EL DESPEGUE, DESDE LA PISTA PRINCIPAL DE LA EMPRESA, EN GUALANDAY, PARA DIRIGIRSE AL LOTE ASIGNADO, CUANDO SE ENCONTRABA EN LA SEGUNDA PASADA A BAJA ALTURA, AL HACER EL VIRAJE PARA SALIR DEL CULTIVO, PERDIÓ EL CONTROL DE LA AERONAVE IMPACTANDO LA PUNTA DEL ALA IZQUIERDA CONTRA EL TERRENO, PARA PRECIPITARSE FINALMENTE A TIERRA EN POSICIÓN INVERTIDA</p>	<p>EN LA HOJA DE VIDA QUE APARECE EN LA DIV. DE LICENCIAS NO LE FIGURAN REGISTRADAS EL TOTAL DE HORAS VOLADAS. APARECEN REGISTRADAS EN LA COMPAÑÍA ESTRA UN TOTAL DE 390 HORAS VOLADAS DURANTE LOS AÑOS 2000 Y 2001. NO APARECEN REPORTES TÉCNICOS QUE AFECTARAN LA SEGURIDAD DE VUELO.</p> <p>A UNOS 20 MTS DEL SITIO DONDE QUEDO FINALMENTE LA AERONAVE SE ENCONTRO LA PUNTA DEL ALA IZQUIERDA.</p>	<p>Técnica inapropiada de vuelo, consistente en la operación en viraje a muy baja altura, la cual originó el golpe contra el terreno y pérdida del control de la aeronave hasta impactar en posición invertida.</p>	<p>A LOS PILOTOS.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Recordar la importancia de no ejecutar maniobras a tan baja altura para evitar que se repitan este tipo de accidentes.</li> </ul>



UBICACIÓN FINAL DE LA AERONAVE



VISTA LATERAL Y ESTADO GENERAL DE DAÑOS

