

**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL  
SECRETARIA DE SEGURIDAD AÉREA**

**GRUPO INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

**INFORME ACCIDENTE DE AVIACION**

**INTRODUCCIÓN**

**TITULO**

<b>MATRICULA:</b>	<b>HK-1672 E</b>
<b>MARCA:</b>	<b>PIPER</b>
<b>MODELO:</b>	<b>PA-25-260</b>
<b>PROPIETARIO:</b>	<b>TEA S.A.</b>
<b>EXPLOTADOR:</b>	<b>EL MISMO</b>
<b>LUGAR DEL ACCIDENTE:</b>	<b>CAMPOALEGRE HUILA</b>
<b>FECHA DEL ACCIDENTE:</b>	<b>JULIO 27 DE 2005</b>
<b>HORA DEL ACCIDENTE:</b>	<b>09:30 AM</b>

POSICION FINAL



TRAYECTORIA DE DECOLAJE



## SINOPSIS

### 1. INFORMACIÓN FACTUAL

#### 1.1 ANTECEDENTES DEL VUELO

El día 27 de julio de 2005 la aeronave de fumigación de matrícula HK 1672-E fue programada para efectuar un vuelo consistente en fumigar 63 hectáreas, despegando a las 06:30 a.m. de la pista de El Limonar en Campoalegre, Huila.

El trabajo se efectuó sin novedad. Posteriormente el piloto se dispuso a efectuar el vuelo de traslado de la aeronave al aeropuerto Benito Salas de Neiva.

El piloto advirtió que había un fuerte viento y que pensaba despegar en sentido Norte Sur por lo que otro piloto, el jefe de operaciones le aconsejó que esperara para que utilizara la pista en sentido Sur Norte la cual es la de uso habitual ya que la otra presenta obstáculos en la trayectoria y nunca se ha utilizado en ese sentido.

El piloto abordó un pasajero y despegó en sentido Norte Sur. Después del despegue inició un viraje hacia la izquierda de su trayectoria, pero por la topografía irregular del terreno, tenía que sortear un nivel de terreno superior a la altura que llevaba, lo cual no alcanzó a hacer, golpeando las copas de unos árboles y precipitándose a tierra donde luego del impacto se incendió y posteriormente estalló, muriendo instantáneamente el piloto y dejando con graves lesiones al pasajero quien posteriormente murió.

#### 1.2 LESIONES A PERSONAS

<b>Lesiones</b>	<b>Tripulación</b>	<b>Pasajeros</b>	<b>Total</b>	<b>Otros</b>
<b>Mortales</b>	1	1		--
<b>Graves</b>	--	--		--
<b>Leves/Ilesos</b>	--	--		--
<b>TOTAL</b>	1	1		

#### 1.2.1 NACIONALIDADES DE LA TRIPULACIÓN Y LOS PASAJEROS

Colombianos

#### 1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Destrucción total

#### **1.4 OTROS DAÑOS**

No hubo otros daños

#### **1.5 INFORMACIÓN PERSONAL**

NOMBRE:	HERNANDO
APELLIDOS:	DURAN GARCIA
NACIONALIDAD:	COLOMBIANO
EDAD:	52 AÑOS
LICENCIA No.:	PCA 2544
CERTIFICADO MEDICO:	12104083
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	PA-25-235/260
ÚLTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	SET 15 2004
TOTAL HORAS DE VUELO:	N/D
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	N/D
HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS:	34:30
HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS:	22:45
HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS:	05:45

#### **1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE**

MARCA:	PIPER
MODELO:	PA-25-260
SERIE No.:	25-7405692
MATRICULA:	HK-1672-E
FECHA DE FABRICACION:	DIC.21 1974

CERTIFICADO MATRICULA: 002619  
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: R000205  
FECHA ULTIMA INSPECCION Y TIPO : JUN 06/05 50 HORAS  
FECHA ULTIMO SERVICIO: JUL 06/05 50 HORAS  
TOTAL HORAS DE VUELO: 6.668:00  
TOTAL HORAS DURG: 380:30

### **MOTOR**

MARCA: LYCOMING  
MODELO: 0540-G1A5  
SERIE MOTOR: L-23721-40  
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR: 3.820:15  
TOTAL HORAS DURG MOTOR: 702:45  
ULTIMO SERVICIO MOTOR: JUL 21/05 50 HORAS

### **HELICE**

MARCA: HARTZELL  
MODELO: HC-C2-YK-1BF  
SERIE No.: H67545/3  
TOTAL HORAS: 3.935:45  
TOTAL HORAS DURG: 544:25

## **1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

Visibilidad ilimitada, temperatura 28° C y fuerte viento

## 1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

N/A

## 1.9 COMUNICACIONES

No hubo comunicaciones radiales por carecer la pista de torre de control. Las únicas comunicaciones se efectuaron vía teléfono celular con el jefe de operaciones

## 1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

La pista tiene una longitud de 900 metros es de superficie de grama, no preparada. Siempre se utiliza la pista 18 en razón a que la 36 presenta obstáculos en la trayectoria y en su prolongación hay accidentes topográficos que la hacen mas difícil.



## 1.11 REGISTRADORES DE VUELO

N/A

## 1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

Los restos de la aeronave quedaron concentrados dentro de un área de 100m. El ángulo de impacto fue pronunciado y de unos 45° ya que golpeó inicialmente un árbol y luego se precipitó a tierra.

Los restos calcinados de la estructura se aprecian completos a pesar del impacto y su destrucción se debió principalmente al fuego y explosión.



La aeronave quedó en el borde de una cerca perimetral que separa el potrero donde quedó de la carretera.

## 1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

El piloto tenía su certificado médico vigente y no hay registro que indique la presencia de factores sico-físicos que hubieran afectado sus actividades de vuelo.

El piloto murió por el impacto y posterior explosión de la aeronave. El pasajero logró salir de la aeronave por sus propios medios pero murió posteriormente por la explosión y quemaduras.

## 1.14 INCENDIO

La aeronave se incendió posterior al impacto y luego hizo explosión destruyéndola y causando la muerte de los ocupantes.

### **1.15 ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA**

Los pobladores de la vecindad acudieron al lugar y trataron de extinguir el fuego del pasajero pero fue infructuosa su labor.

### **1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES**

N/A

### **1.17 INFORMACIÓN SOBRE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN**

N/A

### **1.18 INFORMACION ADICIONAL**

De acuerdo al manual de la aeronave PAWNEE C/D PA-25-235/260 y al certificado de aeronavegabilidad vigente N° 002619 emitido por la autoridad aeronáutica del avión, este solo esta diseñado para llevar al piloto como único tripulante.

### **1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES**

N/A

## **2.0 ANÁLISIS**

### **2.1. GENERALIDADES**

El piloto estaba apto física y síquicamente para desempeñar su función.  
La aeronave cumplía con sus requisitos técnicos, sus chequeos programados de acuerdo.

El día del suceso se presento un fuerte viento inusual para le época de aproximadamente 18 nudos. La pista siempre se utilizaba en sentido Sur Norte ya que la otra presentaba obstáculos en la prolongación. En la trayectoria el terreno tiene un declive ascendente de mayor altura que el de la pista, rodeado de lomas que forman un cañón donde se forman vientos turbulentos.

El piloto abordo un pasajero situándolo al lado derecho en la cabina lo cual contraviene las normas de operación pero que es de corriente ocurrencia en la aviación agrícola.



El piloto manifestó por teléfono celular su preocupación por el viento y su intención por decolar en el sentido Norte Sur cosa inusual, siendo aconsejado por el jefe de operaciones que esperara condiciones mejores.

Inexplicablemente decidió decolar en sentido norte Sur. Salvando los obstáculos iniciales y posteriormente inicio un viraje por su izquierda. El viento existente posiblemente proveniente del Oeste, le aumento la velocidad de tierra pero no le ofreció la sustentación suficiente para sobrepasar la superficie de terreno que se le presentaba por el frente, de mayor altitud obligándolo a colocar la aeronave en una actitud de ascenso mas allá de las capacidades, llevándolo a la pérdida que hizo que golpeará con la hélice la copa de un árbol lo que ocasiono que se precipitara a tierra. (Ver diagrama anexo)

### **3.0 CONCLUSIÓN**

#### **3.1 CONCLUSIONES**

- El piloto estaba apto síquica y físicamente para desempeñar su función
- Tenia el certificado medico vigente.
- Su experiencia era buena
- La aeronave se encontraba en condiciones normales y había cumplido con los requisitos de aeronavegabilidad
- Esa mañana había efectuado seis vuelos de fumigación
- El vuelo del accidente era de traslado de la aeronave
- La aeronave no llevaba carga de químicos
- El piloto abordo un pasajero
- La aeronave no estaba certificada para llevar pasajeros
- Es usual en la aviación agrícola efectuar vuelos llevando un pasajero, contraviniendo normas
- Existía un fuerte viento en el momento del accidente
- El piloto decolò en el sentido Norte Sur operación inusual en esa pista
- Al decolar en ese sentido se presentan obstáculos elevados, sinuosos y las lomas forman un cañón

- Posiblemente lo toma un viento de cola que no le permite ascender lo suficiente para sortear los obstáculos al frente, llevando al piloto a adoptar una actitud que induce a la pérdida y golpe contra un árbol
- Al golpear el árbol pierde parte de la hélice y se precipita a tierra.
- Al hacer contacto con el piso en un ángulo de aproximadamente 45°, la aeronave se incendia y posteriormente exploto muriendo el piloto
- El pasajero logro salir por sus propios medios pero debido a las quemaduras posteriormente murió en un centro asistencial

### **CAUSAS PROBABLES**

Decisión operacional no adecuada al escoger una pista que ofrecía menor seguridad en el despegue por la calidad y cantidad de obstáculos.

Violación de las normas estipuladas en el manual de operación del avión al abordar un pasajero.

## **4.0 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD**

### **A LA EMPRESA PROPIETARIA**

Ejerza supervisión sobre los vuelos para evitar que violen normas sobre el transporten de pasajeros.

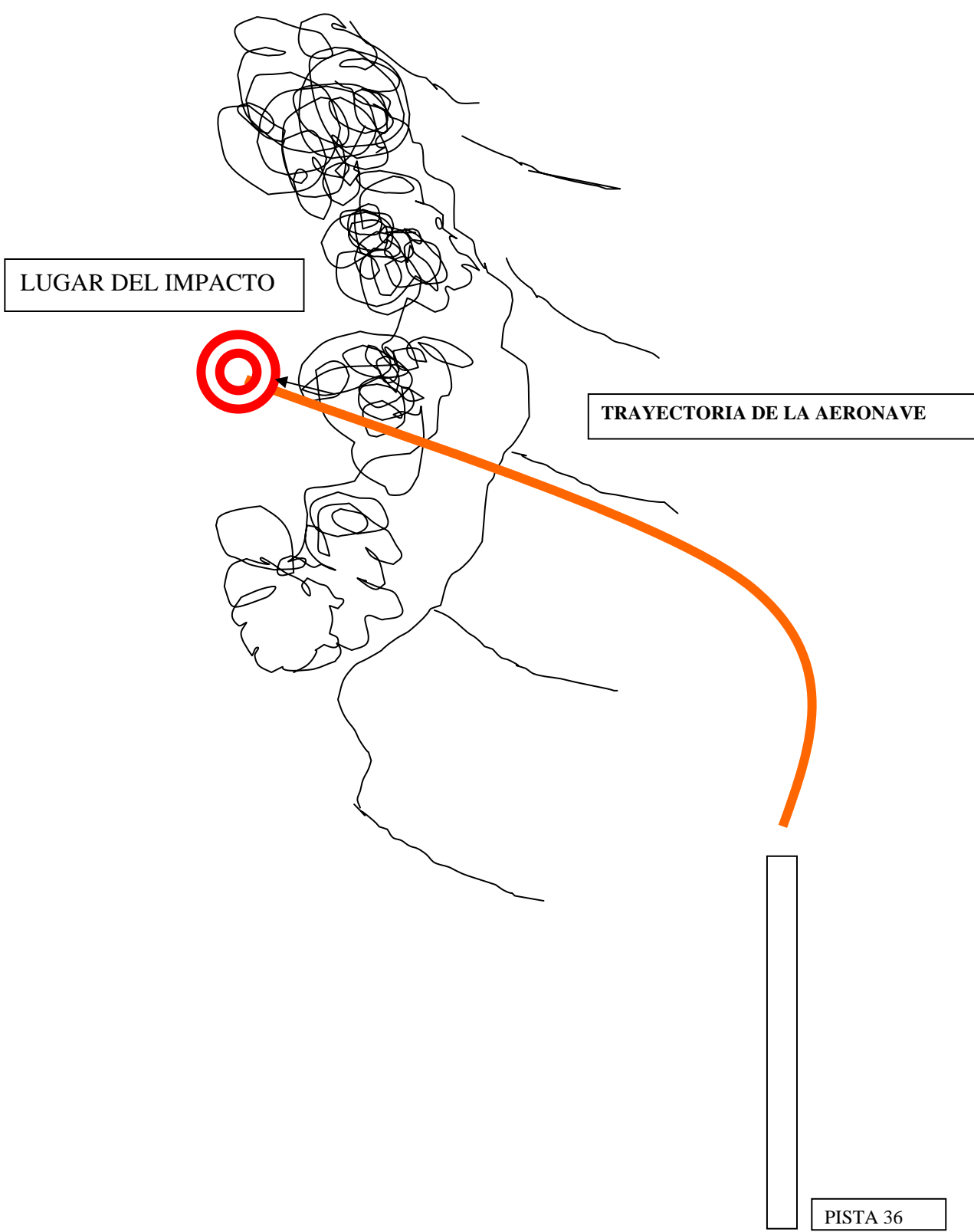
### **A LA AUTORIDAD AERONAUTICA**

Se efectúen cursos o seminarios de seguridad a los pilotos de la aviación agrícola para recordarles las normas existentes.

Ejerza mayor supervisión sobre las empresas que operan en lugares apartados y regularmente observe su operación.

## **APENDICES**

# DIAGRAMA DEL ACCIDENTE



Vo Bo

**Coronel (r) VÍCTOR R. PLATA CÁCERES**  
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.

**Doctor FERNANDO SANCLEMENTE ALZATE**  
Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil.