



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

**GRUPO INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

**INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN**

**INTRODUCCIÓN**

**TITULO**

<b>MATRICULA:</b>	<b>HK-1671 E</b>
<b>MARCA:</b>	<b>PIPER</b>
<b>MODELO:</b>	<b>PA 25-235</b>
<b>PROPIETARIO:</b>	<b>AEROPENORT LTDA</b>
<b>EXPLOTADOR:</b>	<b>AEROPENORT LTDA</b>
<b>LUGAR DEL ACCIDENTE:</b>	<b>PISTA SAN PABLO COTORRA-CÓRDOBA</b>
<b>FECHA DEL ACCIDENTE:</b>	<b>10-NOVIEMBRE-2006</b>
<b>HORA DEL ACCIDENTE:</b>	<b>10:00 H.L.</b>



GSAN-4.5-8-05

ADVERTENCIA

**El presente INFORME FINAL es un documento que refleja los resultados de la investigación técnica adelantada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en relación con las circunstancias en que se produjeron los eventos objeto de la misma, con sus causas y consecuencias.**

**De conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) Parte Octava y el Anexo 13 de OACI, “El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad”.**

**Consecuentemente, el uso que se haga de este INFORME FINAL para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos asociados a la causa establecida, puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.**



## SINOPSIS

El día 10 de Noviembre de 2006 la aeronave de matricula HK 1671-E perteneciente a la Empresa AEROPENORT Ltda., fue programada para realizar su tercer vuelo de fumigación desde la pista San Pablo ubicada en el municipio de Cotorra (Cordoba) con destino a la Hacienda Sacristán ubicada a 4 millas náuticas de ésta pista; el vuelo se efectuó aproximadamente a las 10:00 hora local despegando por la pista 06. Durante la carrera de decolaje y con aproximadamente 70 nudos y 550 metros recorridos en la rotación el piloto advirtió un fuerte impacto en el plano derecho, obligándolo a botar el producto por emergencia para liberar la aeronave de peso y recobrar el control de la misma, logrando finalmente salir a vuelo. Una vez en el aire y sobrevolando la estación, el piloto observó una abolladura en el borde de ataque de dicho plano, la ausencia del equipo aspersor derecho, al igual que una gran cantidad de personas en la pista a la altura aproximada del impacto. Ante esta situación y teniendo en cuenta que la pista se encontraba obstruida, procedió a San Antonio, aeropuerto alternativo en donde fue enterado que había impactado a dos personas y que estas habían fallecido.

La investigación encontró deficiencias en la administración de la pista por parte de la empresa operadora de la misma, al no contar con las medidas de control suficientes que garantizaran una infraestructura segura para la ejecución de una actividad aérea; al igual que deficiente criterio aeronáutico por parte del piloto e imprudencia por parte de los jornaleros, al ingresar a la pista aún después de ser advertidos por parte de sus compañeros del peligro para sus vidas que ésta representaba.

La aeronave sufrió una abolladura significativa en el borde de ataque, aproximadamente un metro adentro desde el extremo exterior hacia la raíz del plano derecho y desprendimiento del equipo de aspersión del mismo plano el cual quedó en el lugar de los hechos.



**1. INFORMACIÓN FACTUAL**

**1.1 ANTECEDENTES DEL VUELO**

El día 10 de Noviembre de 2006 la aeronave de matricula HK 1671-E perteneciente a la Empresa AEROPENORT Ltda., fue programada para realizar su tercer vuelo de fumigación desde la pista San Pablo ubicada en el municipio de Cotorra (Cordoba) con destino a la Hacienda Sacristán ubicada a 4 millas náuticas de ésta pista; el vuelo se efectuó aproximadamente a las 10:00 hora local despegando por la pista 06. Durante la carrera de decolaje y con aproximadamente 70 nudos y 550 metros recorridos en la rotación el piloto advirtió un fuerte impacto en el plano derecho, obligándolo a botar el producto por emergencia para liberar la aeronave de peso y recobrar el control de la misma, logrando finalmente salir a vuelo. Una vez en el aire y sobrevolando la estación, el piloto observó una abolladura en el borde de ataque de dicho plano, la ausencia del equipo aspersor derecho, al igual que una gran cantidad de personas en la pista a la altura aproximada del impacto. Ante esta situación y teniendo en cuenta que la pista se encontraba obstruida, procedió a San Antonio, aeropuerto alterno ubicado en la población de Berastegui perteneciente al Municipio de Ciénaga de Oro. Una vez en tierra y verificados los daños el piloto se comunicó con la oficina de la empresa Aeropenort en la pista San Pablo, siendo enterado que había impactado a dos personas y que estas habían fallecido.

El piloto abandonó la aeronave ileso y por sus propios medios, no se presentó incendio post accidente. El accidente ocurrió con luz diurna.

**1.2 LESIONES A PERSONAS**

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total	Otros
Mortales	--	--		-2-
Graves	--	--		--
Leves/ilesos	-1-	--		--
<b>TOTAL</b>	1			2

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

01 Tripulante de nacionalidad Colombiana, 02 peatones de nacionalidad Colombiana.

**1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE**

La aeronave sufrió una abolladura en el borde de ataque del plano derecho y desprendimiento del equipo aspersor del mismo lado.



#### 1.4 OTROS DAÑOS

Daños materiales no se presentaron: como consecuencia del impacto sufrido por los dos transeúntes, se produjo el deceso de los mismos.

#### 1.5 INFORMACIÓN PERSONAL

NOMBRE:	JORGE ENRIQUE
APELLIDOS:	ARDILA POSADA
NACIONALIDAD:	COLOMBIANA
EDAD:	24 AÑOS
LICENCIA No.:	PCA 8020
CERTIFICADO MEDICO:	75892 (Vence 01-Mar-07)
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	PA-28 / C-172 / C-182 / C-206 PA-25-235 / PA-25-260
ÚLTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	01-FEBRERO-2006
TOTAL HORAS DE VUELO:	41:06 HORAS
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	41:06 HORAS
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 90 DÍAS:	16:38 HORAS
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 30 DÍAS:	16:38 HORAS
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 3 DÍAS:	09:08 HORAS

#### 1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	PIPER
MODELO:	PA-25 - 235
SERIE No.:	25-7405690
MATRICULA:	HK-1671 E



FECHA DE FABRICACIÓN:	1974
CERTIFICADO MATRICULA:	R-004515
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	002661
FECHA ÚLTIMA INSPECCIÓN Y TIPO:	26 – ABRIL - 2006
FECHA ÚLTIMO SERVICIO:	20 – ABRIL - 2006
TOTAL HORAS DE VUELO:	3738:42 HORAS
TOTAL HORAS DURG:	1.033:21 HORAS
<b>MOTOR</b>	
MARCA:	LYCOMING
MODELO:	O-540-82-185
SERIE MOTOR:	L-1011-40
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	3738:58 HORAS
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	N/A
ULTIMO SERVICIO MOTOR:	20-ABRIL-2006 (100 HRS)
<b>HÉLICE</b>	
MARCA:	McCAULEY
MODELO:	1 A 200
SERIE No.:	N/A
TOTAL HORAS:	1202:42 HORAS
TOTAL HORAS DURG:	1033:21 HORAS



### **1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

Viento en calma, Visibilidad mayor a 10 kilómetros (CAVOK), estas no tuvieron incidencia en el accidente.

### **1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN**

No tuvieron incidencia en el accidente.

### **1.9 COMUNICACIONES**

No se realizan teniendo en cuenta que no es un campo de aterrizaje controlado radiotelefónicamente.

### **1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO**

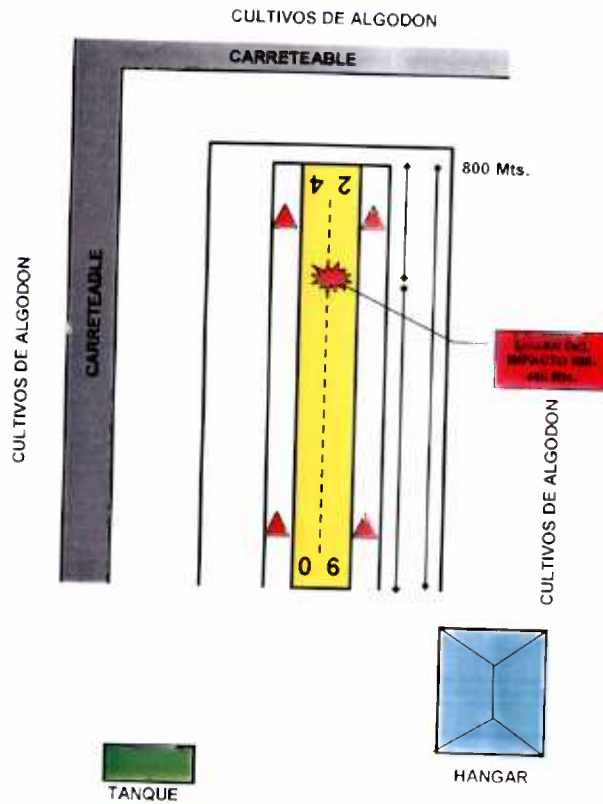
Pista San Pablo ubicada en el Municipio de Lórica (Córdoba) en coordenadas N-09°03'46.47", W-75 ° 46'57.45", de propiedad de Proagrocor S.A. posee una longitud de 800 metros por 10 metros de ancho, orientación 06-24, operada por Aeropenort Ltda. No tiene torre de control ni comunicaciones aeronáuticas de ningún tipo. De acuerdo a los registros existentes en la U.A.E. de Aeronáutica Civil, esta pista tuvo permiso de operación hasta el 30 de septiembre de 2006, sin que se halle solicitado o manifestado el interés de renovar el permiso de operación.

### **1.11 REGISTRADORES DE VUELO**

No aplicable. La aeronave no contaba con éste equipo instalado ni era requerido de acuerdo a la reglamentación aeronáutica vigente (Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, Numeral 4.5.6.26 REGISTRADORES DE DATOS DE VUELO – FDR).

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

La aeronave sufrió una abolladura significativa en el borde de ataque, aproximadamente un metro adentro desde el borde externo hacia la raíz del plano derecho; durante el impacto contra los dos jornaleros se desprendió el equipo de aspersión del mismo plano el cual quedó en el lugar de los hechos.



*Diagrama del lugar del accidente (Pista Los Planes)*



*Abolladura en el borde de ataque del plano derecho causada por el impacto con los dos jornaleros*

A





### **1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLÓGICA**

El piloto tenía su certificado médico vigente con fecha de vencimiento 01 de marzo de 2007 y no se encontró evidencia de factores psico-físicos que hubiesen afectado antes o durante el vuelo para la ocurrencia del accidente.

Los dos jornaleros, se desplazaban en bicicleta, el primero de nombre Jairo Antonio Rohatan Márquez (q.e.p.d.), de 24 años de edad, profesión jornalero, sufrió una herida abierta en la cabeza con exposición de masa encefálica, herida abierta en la parte media del brazo derecho de dos centímetros de longitud, al igual que otra en el mismo brazo a la altura del codo de tres centímetros de longitud y múltiples heridas a lo largo de la columna vertebral. El segundo de nombre Neiber José Quintero Hoyos (q.e.p.d.) de 25 años de edad, profesión jornalero, sufrió una herida abierta de dos centímetros de longitud en la región mastoidea lado izquierdo, hematomas en la parte frontal derecha, región supramamaria izquierda, región infraescapular y glúteo lado derecho.

### **1.14 INCENDIO**

No se presentó incendio alguno posterior al impacto de la aeronave con los transeúntes.

### **1.15 ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA**

Los dos transeúntes fallecieron por muerte violenta producida por el fuerte impacto con plano derecho de la aeronave; el piloto no requirió participación alguna de cuerpos de socorro teniendo en cuenta que físicamente no sufrió ningún tipo de lesión, ni la cabina del piloto sufrió algún tipo de deformación que requiriera asistencia especial para su supervivencia.

### **1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES**

No requeridas.

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

Aero agropecuaria del norte (Aeropenort Ltda.) recobró su permiso de operación con mantenimiento propio en el año 2003. Posee una estructura directiva y administrativa propia organización aeronáutica; en la actualidad cuenta con operación desde los departamentos de Santander, Norte de Santander, Bolívar, Córdoba y Magdalena.