

REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISION NORMAS DE VUELO

INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACION

“FAHUILA S. A.”

FUMIGACIÓN AEREA DEL HUILA S. A.

HK-370-E

PIPER PA-26-260

PISTA SAN LUIS PALERMO - HUILA

4 DE ABRIL DE 1998



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

INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN

MATRICULA:	HK-370-E
MARCA:	PIPER
SERIE No:	5027
MODELO:	PA-26-260
PROPIETARIO:	FAHUILA
EXPLOTADOR:	FAHUILA
LUGAR DEL ACCIDENTE:	INMEDIACIONES PISTA SAN LUIS PALERMO-HUILA
FECHA DEL ACCIDENTE:	ABRIL-4-1998
HORA DEL ACCIDENTE:	10:05 H.L.



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO:

El día 4 de abril de 1998, la aeronave HK-370-E de la empresa FAHUILA LTDA, fue programada para realizar trabajos de aplicaciones aéreas en cercanías del Municipio de Aipe (Huila)y Palermo.

La aeronave despegó del aerodromo Benito Salas con destino al Municipio de Aipe, aterrizando en la Pista “La Manga” donde posteriormente realizó tres (3) vuelos de fumigación en condiciones normales.

Una vez terminado el anterior trabajo se desplazó a la Pista San Luis del municipio de Palermo para continuar actividades de fumigación y a las 10:00 H.L., inició la carrera de despegue para un segundo vuelo, después de recorrer 250 metros aproximadamente la aeronave se desplazó a la derecha de la trayectoria sobre la zona de seguridad, la cual se encontraba enfangada por lluvia, el piloto continuó su carrera de despegue, al ver que no levantaba vuelo votó la emergencia la cual no operó en su totalidad, bajo estas condiciones la aeronave despegó a muy baja altura colisionando el ala izquierda contra un árbol, precipitándose finalmente sin control contra el terreno y quedar en posición de reposo.

El piloto único ocupante de la aeronave salió por sus propios medios con una leve lesión.

El accidente se configuró a las 10:05 H.L. en condiciones de luz de día, con visibilidad ilimitada y temperatura de 24°C.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULANTES	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	-	-	-
GRAVES	-	-	-
LEVES/ILESOS	1-		-

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Como consecuencia del impacto contra el árbol y posteriormente contra el terreno la aeronave registró los siguientes daños: Ala izquierda golpeada ,bordes de ataque rotos , motor desprendido y golpeado, hélice doblada, tren de aterrizaje desprendido, bancada del motor rota.



1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron

1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE:	JORGE
APELLIDOS:	MONTEALEGRE GARCIA
EDAD:	56 AÑOS
NACIONALIDAD:	COLOMBIANA
LICENCIAS:	PC-1211 IVA-701
CERTIFICADO MEDICO:	No. 03191 Vigente mayo-20-1996
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	DESCONOCIDOS
TOTAL HORAS DE VUELO:	REGISTRADAS 149:05
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	DESCONOCIDO
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	DESCONOCIDAS
HORAS DE VUELO	
ULTIMOS 90 DIAS.	54:55
ULTIMOS 30 DIAS:	21:05
ULTIMOS 3 DIAS:	05:30

El día del accidente el piloto había volado un total de 01:35 horas, realizando aplicaciones aéreas de acuerdo a programación de la compañía.

No se conocieron antecedentes del piloto que le impidiera ejercer actividades de vuelo y su certificado médico no tenía ningún tipo de limitaciones.



1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	PIPER
MODELO:	PA-25-260
SERIE No:	5027
MATRICULA:	HK-370-E
FECHA DE FABRICACIÓN:	1981
CERTIFICADO DE MATRICULA:	expedido 10-02-69
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	00033 expedido Mayo-14-1993
FECHA ULTIMA INSPECCION Y TIPO:	Abril 4-1998 inspección Prevuelo
FECHA ULTIMO SERVICIO:	03-25-97
TOTAL HORAS DE VUELO:	8.002:50
TOTAL HORAS DURG:	191:55
MOTOR:	
MARCA:	Lycoming
MODELO:	0540-G1A5
SERIE MOTOR No 1:	L-24357-40A
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	1.138:30
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	452:20
ULTIMO SERVICIO MOTOR:	DESCONOCIDO



HELICE

MARCA:	Hartzell
MODELO:	HC-C-C2YK-1BF
SERIE No:	CH-18371
TOTAL HORAS:	2.759:00
TOTAL HORAS DURG:	452:20
FECHA ULTIMO SERVICIO:	Abril-4-1998 Inspección Prevuelo

Efectuado el computo de Peso y Balance se encontró dentro de los límites autorizados por la Aerocivil y a los autorizados por el fabricante para el tipo de aeronave en particular.

El mantenimiento es ejecutado por personal técnico de la empresa y las reparaciones mayores por talleres autorizados y especializados.

No se encontraron reportes pendientes que afectaran la seguridad del vuelo.

De acuerdo a los documentos soportes remitidos por la Empresa FAHUILA LTDA, los servicios de inspección y el cumplimiento de boletines, directivos y AD's, se encontraban cumplidos en su totalidad en forma satisfactoria.

1.7 INFORMACION METEOROLÓGICA

Por carecer de estaciones cercanas no se pudo obtener los metares correspondientes para el día y hora del accidente, sin embargo de acuerdo al informe del piloto las condiciones eran de visibilidad ilimitada, temperatura de 24°C y viento en calma, factores estos que no incidieron en el accidente

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No aplicable



1.9 COMUNICACIONES

No aplicable

1.10 INFORMACION DE AERODROMO

La pista San Luis ubicada en la población de Palermo (Huila), tiene las siguientes características

PROPIETARIO:	Agropecuaria San Luis
EXPLOTADOR:	Fahuila S.A.
COORDENADAS:	02° 27' 30" Lat. N 75° 25' 09"
LONGUITUD:	770 Metros
ANCHO:	10 Metros
P.B.H.O:	2.000 Kgs.
ORIENTACION:	03-21
ELEVACION:	1.640
PERMISO OPERACIÓN:	Vigente hasta diciembre 22-1999
CLASSE:	AF

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave inicia su despegue por la cabecera 03 y después de recorrer 250metros aproximadamente se desplazo a la izquierda de la trayectoria sobre la



zona de seguridad, la cual estaba enfangada por la lluvia del día anterior lo cual influyó para discontinuar el despegue, el piloto continuó sobre esa zona hasta alcanzar la velocidad de rotación y al notar que no levantaba, botó la emergencia parcialmente, la aeronave levantó vuelo y se desplazó hacia el lado derecho impactando el ala izquierda contra un árbol de 7 metros, el cual hizo perder el control y la sustentación, precipitándose 40 metros adelante de la cabecera 21 para quedar con rumbo 45°. Durante el despegue no se registró desprendimiento de ningún componente de la aeronave, los restos de la misma quedaron compactos en un solo lugar.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA

El piloto único ocupante tenía su documentación técnica y médica vigente sin limitaciones, no se conocieron antecedentes de carácter psico-físico que le impidieran ejercer actividades de vuelo.

No se efectuaron exámenes toxicológicos.

1.14 INCENDIO

No se registró

1.15 SUPERVIVENCIA

Este accidente tuvo capacidad de supervivencia ya que el espacio ocupacional del piloto quedo en buenas condiciones.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Durante la inspección de campo no se hallaron elementos o factores de carácter técnicos de la aeronave que afectaran la seguridad de la operación.

La pista San Luis se encontraba en condiciones para la operación, sin embargo las zonas de seguridad se encontraban al mismo nivel requerido para la eliminación de las aguas lluvias, lo cual hace que se formen charcos y se presente ablandamiento del terreno.



1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCIÓN

La empresa FAHUILA, tiene su base de operación e instalaciones en el Aeropuerto Benito Salas de Neiva, y su organización Administrativa, operacional técnica se encuentra enmarcada dentro de las exigencias del Manual de Reglamentos Aeronáuticos y de acuerdo al permiso expedido por la Aerocivil.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No requerida.

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES O EFICACES

No es aplicable.

2.0 ANALISIS

Las condiciones de la pista específicamente en lo que hace referencia a las zonas laterales o de seguridad, no tienen el desnivel requerido para la eliminación de las aguas lluvias y de igual manera se encuentran al mismo nivel de la superficie de la pista, lo cual hizo que durante el despegue y al desplazarse sobre el lado o margen izquierda de la trayectoria la aeronave quedara casi frenada por las características de humedad y textura blanda del terreno, impidiendo el despegue en condiciones normales; además el piloto busco obtener velocidad para sacar el avión a vuelo cuando se encontraba casi en la cabecera opuesta, maniobra que fue soportada cuando el piloto logró botar parte del químico transportado, hasta impactar la aeronave (ala izquierda) contra un árbol y posteriormente impactar el terreno.

3.0 CONCLUSIONES

- El piloto tenía la documentación técnica médica vigente sin ningún tipo de limitaciones.
- Las condiciones meteorológicas eran apropiadas para la operación y no tuvieron incidencia en el accidente.



- La aeronave se encontraba en condición de aeronavegabilidad y su mantenimiento se estaba cumpliendo de acuerdo a la normatividad vigente y a las disposiciones del fabricante.
- El Peso y Balance se encontraba dentro de los límites permitidos para la operación.
- No se conocieron antecedentes psico-físicos del piloto que le impidieran ejercer actividades de vuelo.

CAUSA PROBABLE

Decisión del piloto de despegar en una pista contaminada por fango y agua.. sin obtener el rendimiento apropiado para dicha operación.

4.0 RECOMENDACIONES

- Exigir a la Empresa de Fumigación, la importancia del mantenimiento y conservación de las pistas de acuerdo a las normas del Manual de Reglamentos Aeronáuticos.
- Que la Autoridad Aeronáutica, realice auditorías en las empresas de fumigación y conozca el estado y condición de las pistas donde operan.
- Que se envíe copia de la presente investigación a las empresas de Fumigación para que sea leída y comentada como un aporte a la campaña de Prevención.

Vo. Bo.


Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
 Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.


DR. ERNESTO HUERTAS ESCALLON.
 Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil.