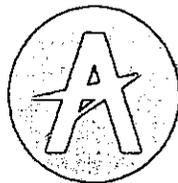


REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISION NORMAS DE VUELO

INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACION

“SAMBA LTDA”

SOCIEDAD AEROAGRICOLA AMBALEMA LTDA

MATRICULA HK-622-E

PIPER-25-260

AMBALEMA – DEPARTAMENTO DEL TOLIMA

04 DE MAYO DE 1999



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

INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACION

MATRICULA: HK-622-E

MARCA: PIPER

MODELO: PA-25-260

PROPIETARIO: SOCIEDAD AEROAGRICOLA
AMBALEMA LIMITADA "SAMBA"

EXPLOTADOR: EL MISMO PROPIETARIO

LUGAR DEL ACCIDENTE: LOTE No. 126, HACIENDA
PAJONALES, AMBALEMA -
TOLIMA.

FECHA DEL ACCIDENTE: MAYO 04 DE 1999

HORA DEL ACCIDENTE: 06:40 H.L.



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El HK-622-E al mando del Capitán ARTY ALEJANRO CORREA G., despegó día 4 de mayo de 1999 del Aeródromo de Pajanales con destino al lote No. 126 de la misma hacienda con el propósito de efectuar labores de fumigación. El avión se encontraba provisionado con 50 Gls. de combustible y 100 galones de químicos para efectos de su labor, la cual una vez terminada determinó que el piloto efectuara la salida del lote en el cual se hallaba efectuando la operación.

Durante el ascenso inicial el avión entró en condición de pérdida de sustentación, estrellándose contra el terreno circundante incendiándose de inmediato. El accidente ocurrió a las 06:40 H.L. en condiciones de luz diurna y con buen tiempo meteorológico.

1.2 LESIONES A PERSONAS

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

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

El motor de la aeronave sufrió destrozos generales en sus componentes principales y estructurales, el motor se desprendió de la bancada, el plano derecho parcialmente se desprendió del fuselaje.

1.4 OTROS DAÑOS

No aplicable.

1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE: ARTY ALEJANDRO CORREA G.

NACIONALIDAD: COLOMBIANO



EDAD: 50 AÑOS

CERTIFICADO MEDICO No.: 19065748 vigencia 11-03-99

LICENCIA No.: PC 1488 monomotores tierra, hasta 5.670 Kg / fumigación.

EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO: Monomotores tierra hasta 5.670 Kg/ fumigación.

TOTAL HORAS DE VUELO: 3.440:13

ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO: 23-01-99

TOTAL HORAS EN EL EQUIPO: 451:09

HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS: 67:00

HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS: 08:10

HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS: 0:45

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA: PIPER

MODELO: PA-25-260

SERIE No.: 25-5289

MATRICULA: HK-622-E

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: No. 000843 Indefinido

FECHA ULTIMA INSPECCION: Anual Julio de 1998

TOTAL HORAS DE VUELO: 7.462:21

TOTAL DE HORAS DURG: 730:04

FECHA Y ULTIMO SERVICIO: 100 Horas 03-03-99

**MOTOR**

MARCA: Lycoming
MODELO: 0-540-G1A5
SERIE No.: L-19375-40
FECHA Y ULTIMO SERVICIO: 100 Horas/ marzo 3 de 1999
TOTAL HORAS DE VUELO: 1.110:19 Horas
TOTAL HORAS DURG: 485:24 Horas

HELICE

MARCA: Hartzell
MODELO: HC-C2YK-1BF
SERIE No.: CH-25283
FECHA Y ULTIMO SERVICIO: Reparación 04-01-99
TOTAL HORAS DE VUELO: 218:05
TOTAL HORAS DURG: 218:05

1.7 INFORMACION METEOROLOGICA

No hay récords de información meteorológica ni foto de satélite en la investigación.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

No aplicable.

1.9 COMUNICACIONES

No aplicable.



1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO

No aplicable.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave impacto el terreno con un ángulo aproximado entre 45° y 60° con respecto al horizonte y sin hacer contacto con una serie de árboles circundantes lo cual indica un patrón de caída en stall o pérdida de sustentación causada por actitud conduciendo a la separación del flujo del aire relativo de las superficies del avión. No hay en el área indicios de desprendimiento de controles antes del impacto.

Con el patrón de caída ya mencionado son consistentes altas gravedades de impacto que exceden la resistencia de la estructura así como la del cuerpo humano. El avión presentó una velocidad horizontal de post-impacto muy baja con desaceleración súbita.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

No se encontraron récords en el piloto que surgieran impedimentos psico-físicos para desempeñar labores de vuelo. Su certificado médico estaba vigente en el momento el accidente. No hay récords de factores humanos en el piloto en la investigación inicial.

No hubo examen por intoxicación a los restos del piloto.

1.14 INCENDIO

Se presentó fuego post-impacto en el plano izquierdo.



1.15 SUPERVIVENCIA

El accidente no tuvo capacidad de supervivencia. El espacio ocupacional del piloto estuvo sometido a altas gravedades, sufriendo deformaciones estructurales.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

Sobre la estructura no se efectuó ningún análisis especial de laboratorio pues el examen de los restos de la misma son compatibles con deformación plástica producida por compresión y desaceleración súbita.

El motor se envió para su análisis a un taller especializado en donde se conceptuó que éste se encontraba en buenas condiciones de funcionamiento antes del impacto. No se estableció el régimen de potencia desarrollada por el motor al momento del impacto. En cuanto a las hélices éstas fueron igualmente examinadas en un taller especializado encontrándose en paso bajo. El patrón de dobladura de las mismas sugiere un régimen de revoluciones intermedias.

No hubo examen por intoxicación a los restos del piloto.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION

La empresa "SAMBA LTDA" aportó todos los documentos requeridos para la investigación y demostró organización y dirección técnicas apropiadas como Compañía de Fumigación en los requisitos exigidos para tal efecto.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No se efectuó.

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES

No se efectuaron.

2.0 ANALISIS

El piloto se encontraba debidamente calificado en el equipo y con experiencia de 451:09 horas en la misma empresa donde laboraba. El total de horas muestra una buena experiencia 3.440:13 horas. Su certificado médico se encontraba vigente y



no se encontró evidencia de factores psicofísicos anormales que afectaran sus actividades de vuelo.

El tiempo de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días se encontraba dentro de los límites permitidos. La aeronave se encontraba cumpliendo los programas de mantenimiento exigidos por la autoridad Aeronáutica Colombiana. No se obtuvo información meteorológica del sitio del accidente oficialmente ni fotos de satélite del mismo. En cuanto a las ayudas para la navegación, comunicaciones y aeródromo no podemos decir que estos factores no tuvieron relación con el accidente. El avión no estaba equipado con registradores de vuelo. El espacio ocupacional del piloto fue golpeado severamente ocasionando la muerte del piloto.

El accidente no tuvo capacidad de supervivencia, el examen del motor y su hélice mostraron que éstos elementos estaban en buena condición al momento del accidente. Las hélices en paso bajo indicaron potencia al momento del impacto.

La aeronave después de la salida del campo entró en condición de stall o de separación del flujo de aire sobre las superficies del avión conllevando esto a una pérdida de sustentación situación que conllevó al accidente. El patrón de caída fue vertical sin tocar una serie de árboles que circundaban el sitio del accidente. La velocidad hacia adelante u horizontal fue muy reducida pues el avión no presentó recorrido post-impacto.

3.0 CONCLUSIONES

- 1 El piloto se encontraba debidamente calificado en el equipo.
- 2 El piloto tenía su certificado médico vigente.
- 3 No se encontró evidencia de desórdenes psico-físicos.
- 4 El tiempo de vuelo en los últimos 90, 30 y 3 días se encontró dentro de límites.
- 5 La aeronave se encontraba cumpliendo todos los programas de mantenimiento exigidos por la Autoridad Aeronáutica Colombiana.
- 6 No se contó con información meteorológica en el sitio del accidente.
- 7 Las ayudas para la navegación, comunicaciones y aeródromo no fueron factores en el accidente.
- 8 El avión no se encontraba equipado con registradores de vuelo.



- 9 El accidente no tuvo capacidad de supervivencia.
- 10 El examen del motor y la hélice reflejó que estos componentes se encontraban operando normalmente al momento del accidente.
- 11 No hubo examen por intoxicación a los restos del piloto.
- 12 El avión entró en condición de stall después de la salida del campo.

CAUSA PROBABLE

Por falta de evidencia que conduzca a la causa del accidente, se declara este como indeterminado.

4.0 RECOMENDACIONES

A la Aeronáutica Civil proveer a la empresa "SAMBA LTDA", con el presente informe a fin de que sea conocido por los pilotos de la Empresa, y se desarrollen así criterios de operación que prevean en un futuro accidentes como el que nos ocupa.

Vó. Bo.


Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.


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