

# INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

**COL-19-72-GIA**

Falla de motor en vuelo

Colisión contra el terreno

Piper 32-301T

Matrícula HK2629

30 de diciembre de 2019

Vereda San Pablo, Lebrija

Santander - Colombia



## ADVERTENCIA

El presente Informe Preliminar es presentado por la Autoridad de AIG de Colombia, Grupo de Investigación de Accidentes Aéreos – GRIAA, de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Anexo 13 al Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional, la legislación nacional vigente y el Reglamento Aeronáutico Colombiano, RAC 114.

De conformidad con los documentos señalados, *“El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar culpa o responsabilidad”*.

Por lo tanto, el contenido de este Informe Preliminar no tiene el propósito de señalar culpa o responsabilidad y refleja el proceso de investigación que se adelanta, de manera independiente y sin perjuicio de cualquier otra de tipo legal, judicial o administrativa.

Este Informe Preliminar ha sido preparado con base en la información inicial recolectada durante el curso de la investigación. El contenido de este documento no debe interpretarse como una indicación de las conclusiones de la investigación.

## SINOPSIS

<b>Aeronave:</b>	Piper 32-301T
<b>Fecha y hora del Accidente:</b>	30 de diciembre de 2019, 09:17 HL (14:17 UTC)
<b>Lugar del Accidente:</b>	Vereda San Pablo, Lebrija - Santander
<b>Coordenadas:</b>	N7°6'21.3" – W76°11'37.2"
<b>Tipo de Operación:</b>	Servicio Aéreo Comercial de Transporte Público No Regular
<b>Explotador:</b>	Líneas Aéreas Galan Ltda - AEROGALAN
<b>Personas a bordo:</b>	01 Piloto, 02 Pasajeros

### 1. Historia del vuelo

El 30 de diciembre de 2019 la compañía Aerogalán programó la aeronave Piper 32-301T de matrícula HK-2629 para realizar vuelos de transporte de valores en la ruta Bucaramanga – Cimitarra – Ocaña – Bucaramanga. A las 14:09 UTC (09:09 HL) la aeronave despegó de la pista 35 del Aeropuerto Palonegro, que sirve a la ciudad de Bucaramanga (OACI: SKBG), con destino a Cimitarra (OACI: SKCM). Posteriormente, a las 14:14 UTC (09:14 HL), aproximadamente a 10 NM del aeropuerto Palonegro, en el sector de Chucúa, el Piloto solicitó al ATC regresar por “*motivos de la compañía*”; el aterrizaje le fue autorizado por la pista 35, por parte del Servicio de Tránsito Aéreo.

A las 14:15 UTC (09:15 HL), el Piloto reportó falla en el motor y notificó encontrarse a 5 NM – 2 minutos, del aeropuerto. En ese momento se activaron todos los procedimientos de emergencia desde la Torre de Control. Posteriormente el Piloto informó que se encontraba a 2.8 NM a una altura de 5.200 Pies.

A las 14:17 UTC (09:17 HL), el Piloto informó que aterrizaría al costado derecho de una estación de servicio ubicada cerca al Municipio de Lebrija, ante la imposibilidad de llegar al aeropuerto Palonegro. En este momento la aeronave se encontraba a la vista del personal de Control de Tránsito Aéreo y de los Bomberos Aeronáuticos; posteriormente se perdió el contacto visual con la misma. Se efectuaron varios llamados por parte de la Torre de Control, sin obtener resultados satisfactorios.

Ante esta situación, se iniciaron las coordinaciones de búsqueda a través de los organismos de rescate y salvamento, quienes procedieron al área en donde el Piloto reportó su posición por última vez. La búsqueda se prolongó hasta las 14:54 UTC (09:54 HL), cuando una aeronave que sobrevolaba el área informó que la aeronave se encontraba siniestrada, a 0.3 NM al norte de la estación de servicio referida por el Piloto en su última comunicación.

De inmediato acudió el personal SEI, Policía Nacional y Ejército Nacional, quienes al llegar al lugar confirmaron las lesiones mortales de sus tres (03) ocupantes. El accidente se

configuró a las 14:17 UTC (09:17 HL) en condiciones visuales y no se presentó fuego post impacto.

La aeronave resultó destruida por el impacto contra el terreno.

## 2. Organización de la Investigación

El Grupo de Investigación de Accidentes fue alertado el mismo día del suceso por parte del explotador, a las 14:30 UTC (09:30 HL), mientras se adelantaban las labores de búsqueda y rescate de la aeronave. Tan pronto se confirmó la ubicación y el estado de la aeronave y de sus ocupantes, se dispuso el desplazamiento de dos (02) Investigadores del GRIAA para atender la investigación inicial del accidente. Así mismo se dispuso el desplazamiento de un Enlace para coordinar la atención a los familiares de las víctimas. Esta comisión arribó al sitio el mismo día de la ocurrencia en horas de la tarde.

Siguiendo las disposiciones de Investigación de Accidentes Aéreos contenidas en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el GRIAA realizó la notificación del Accidente a:

- Mecanismo de Cooperación Regional AIG, ARCM-SAM.
- La National Transportation Safety Board – NTSB, de los Estados Unidos de Norteamérica, como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave y de la planta motriz, quien facilitó la asistencia de asesores técnicos de la compañía fabricante de la aeronave en la investigación.
- La Transportation Safety Board TSB, Agencia de Investigación de Accidentes de Canadá, que realizará la recuperación de la información contenida en el GPS a bordo de la aeronave.

## 3. Ubicación e Identificación de los restos

El lugar del accidente corresponde a una zona montañosa ubicada en la Vereda San Pablo del Municipio de Lebrija – Departamento de Santander, en coordenadas N7°6'21.3" – W76°11'37.2", a una elevación de 3.496 pies; la aeronave se encontró con rumbo final 126°.

La hélice fue encontrada a 12.5 m del fuselaje, en coordenadas N7°6'36" W73°10'26" con rumbo 054°. Los restos evidenciaron un impacto con alto ángulo y baja velocidad. Así mismo, fue posible establecer que la aeronave no impactó ningún árbol de la vegetación circundante, ni con otro obstáculo, antes de impactar el terreno; su estructura presentaba una evidente deformación como consecuencia de la desaceleración.

Los dos planos presentaron deformación prominente; el empenaje de la aeronave se encontró íntegro, sin daños aparentes en la piel ni en los estabilizadores.

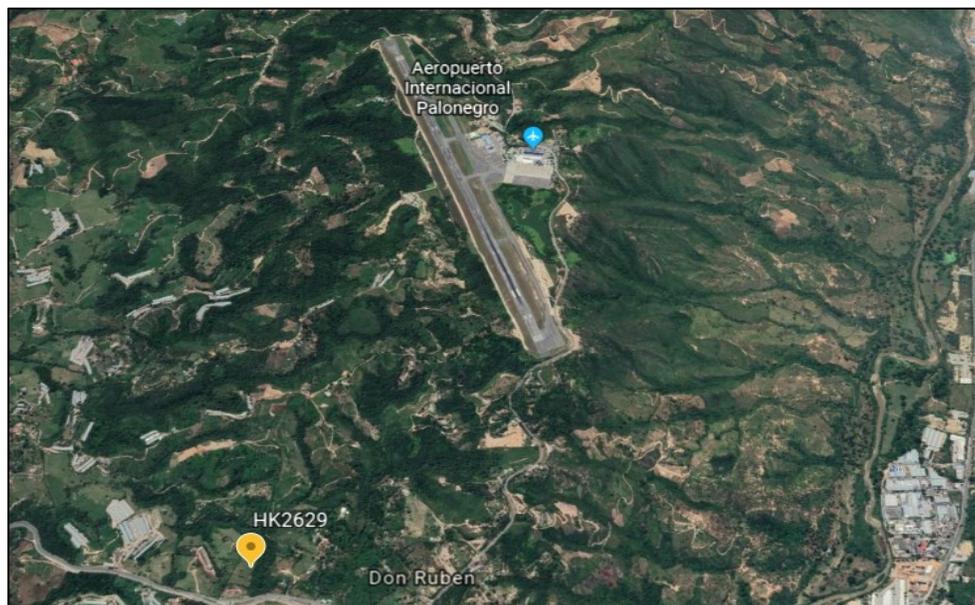


Imagen No. 1: Ubicación final HK-2629

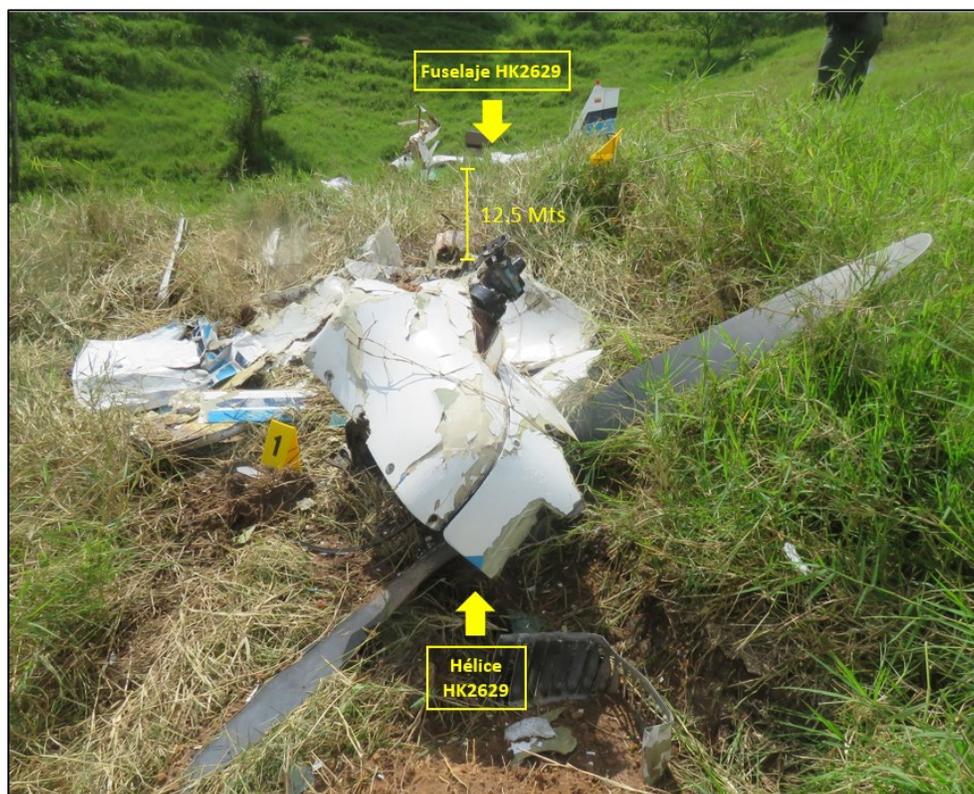


Imagen No. 2: Ubicación final HK-2629



*Fotografía No. 1: Condición final de la aeronave HK-2629*



*Fotografía No. 2: Hélice y spinner HK-2629*

#### 4. Información Personal

##### Piloto

<b>Edad:</b>	33 años
<b>Licencia:</b>	Piloto Comercial de Avión
<b>Nacionalidad:</b>	Colombiano
<b>Certificado Médico:</b>	Vigente
<b>Último Chequeo en el equipo:</b>	28 de septiembre de 2019
<b>Horas totales de vuelo:</b>	330 h (Información proporcionada por el explotador)
<b>Horas totales en el equipo:</b>	1.400 h (Información proporcionada por el explotador)
<b>Equipos volados como Piloto:</b>	PA28-PA32

#### 5. Información de la aeronave

<b>Marca:</b>	Piper
<b>Modelo:</b>	PA 32-301T
<b>Serie:</b>	32-8124011
<b>Matrícula:</b>	HK-2629
<b>Fecha de fabricación:</b>	1981
<b>Cert. de Aeronavegabilidad:</b>	No. 0004407, vigente
<b>Cert. de Matrícula:</b>	No. R0006510
<b>Total horas de vuelo:</b>	11.563:19 h
<b>Total horas D.U.R.G.</b>	974:07 h
<b>Último servicio:</b>	06 de diciembre de 2019 (50 h)

##### Motor

<b>Marca:</b>	Lycoming
<b>Modelo:</b>	TIO-540-51AD
<b>Serie:</b>	RL-3026-61A
<b>Total horas de vuelo:</b>	2.791:47 h
<b>Total horas D.U.R.G.</b>	1.097:29 h
<b>Último servicio:</b>	diciembre 06 de 2019

Hélice

<b>Marca:</b>	Hartzell
<b>Modelo:</b>	HC-E3YR-1RF
<b>Serie:</b>	FM1240B
<b>Total horas de vuelo:</b>	11.563:19 hrs
<b>Total horas D.U.R.G.</b>	340:35 hrs

**6. Tareas pendientes en la investigación**

La investigación del accidente continúa y se enfocará en la investigación en los aspectos relacionados con la aspectos organizacionales, vigilancia y supervisión operacional.

Así mismo, se efectuará la inspección de la planta motriz y de la hélice en la Casa Fabricante, con el fin de determinar su condición y su funcionamiento.

Así mismo, el dispositivo de posicionamiento global GPS ubicado a bordo de la aeronave, será inspeccionado con el fin de recuperar información que permita establecer las condiciones de vuelo.

Por último, se profundizará en la investigación de los factores relacionados con el mantenimiento y la aeronavegabilidad.

Información actualizada el 10 de enero de 2020 a las 14:07 HL (19:07 UTC).

**GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

**Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5°.**

**investigacion.accide@aerocivil.gov.co**

**Tel. +57 1 2963186**

**Bogotá D.C. - Colombia**



Grupo de Investigación de Accidentes

**GRIAA**

GSAN-4.5-12-035



**AERONÁUTICA CIVIL**  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL