



INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-20-10-GIA

Colisión contra el Terreno

Piper 25-235

Matrícula HK-1042

22 junio de 2020

Los fundos, margen río Guatiquía

Villavicencio, Meta

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

Aeronave:	Piper PA 25-255, Pawnee
Fecha y hora del Accidente:	22 de junio de 2020, 09:30 HL
Lugar del Accidente:	Vereda Brisas del Guatiquía, Vía Puerto López - Meta.
Coordenadas:	N 04° 10' 04.00" W 73° 04' 51.24"
Tipo de Operación:	Trabajos Aéreos Especiales - Aviación Agrícola
Explotador:	Servicio Aéreo del Oriente SAO, S.A.S.
Personas a bordo:	01

1. HISTORIA DEL VUELO

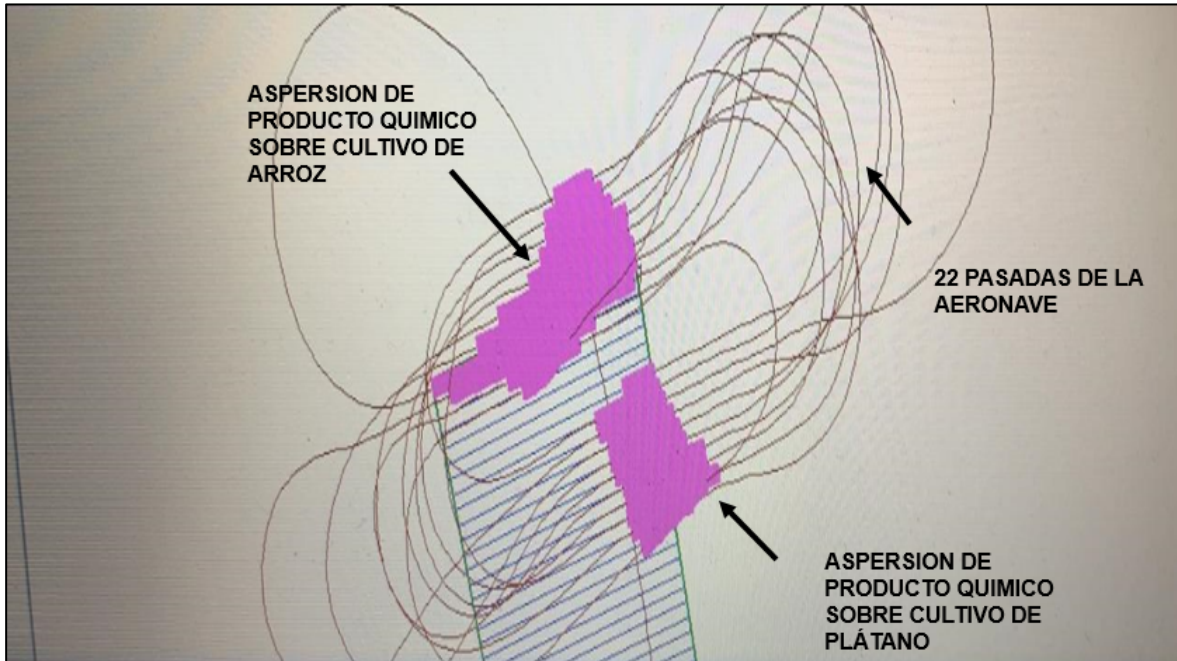
El 22 de junio de 2020, la aeronave Piper PA 25-255, de matrícula HK-1042, operada por la compañía Servicio Aéreo del Oriente S.A.S., despegó de la pista Palma Sola (SKSZ) para efectuar un vuelo de aspersión agrícola sobre cultivos de arroz y plátano en unos lotes de 11 hectáreas, ubicados en la vereda Brisas del Guatiquía, a 5 kilómetros de la pista.

De acuerdo con la información proporcionada por la compañía, a las 09:25 HL, se inició la operación. El Piloto alistó la aeronave, la cual fue abastecida con 25 galones de combustible y 150 galones de producto químico fungicida / insecticida.



Gráfica No. 1 - Recorrido de la aeronave desde la pista hasta los lotes.

El despegue se efectuó de manera normal y el Piloto se dirigió hacia los lotes. De acuerdo con el análisis de las trazas del GPS a bordo del avión, efectuó sobre ellos (22) pasadas.



Gráfica No. 2 - Registro trazas GPS instalado a bordo de la aeronave.

Este de aspersión normalmente tiene una duración de 15 minutos, aproximadamente, contando los trayectos de ida y de regreso a la pista Palma Sola. Pasados 30 minutos desde el despegue el personal en tierra se inquietó por la tardanza de la aeronave y decidió informar por vía telefónica esta situación a la base principal.

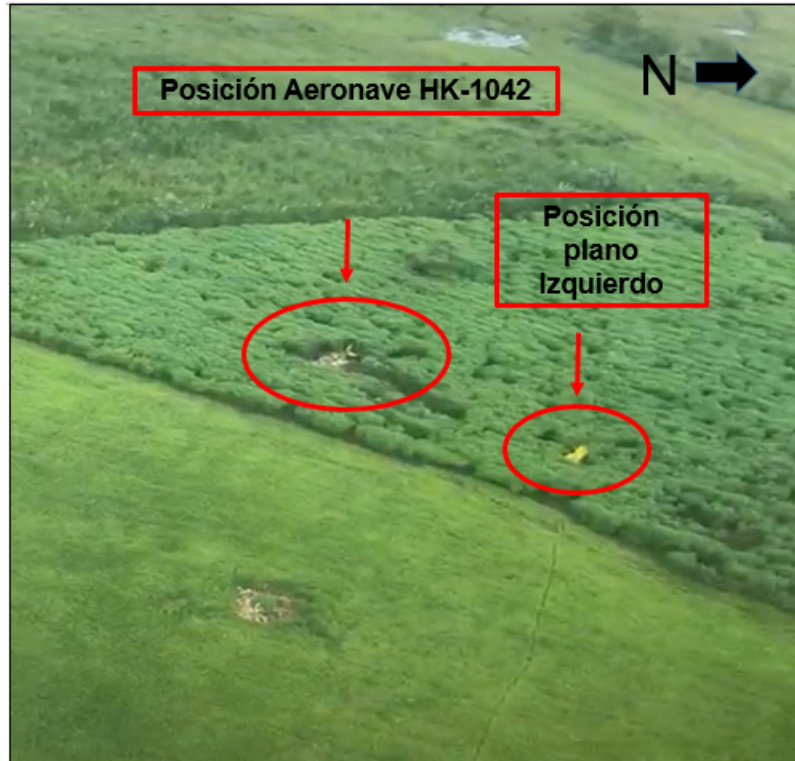
La empresa inmediatamente activó el Plan de Respuesta a Emergencia, y el Director de Operaciones ordenó a otra aeronave de la empresa efectuar un vuelo de búsqueda por la zona de operación del HK-1042.

El Piloto del avión de búsqueda localizó a la aeronave HK-1042 accidentada, ubicada en un cultivo de yuca, adyacente al cultivo de arroz sobre el cual había efectuado la aspersión. Regresó a la base principal y se organizó el desplazamiento de una comisión por vía terrestre hasta el sitio del accidente. Con orientación de los moradores del área la comisión llegó al sitio hacia las 12:00 horas HL.

Los moradores de la zona informaron que habían auxiliado al Piloto, sacándolo de la aeronave con vida hasta un lugar seguro, por fuera de los cultivos, en donde a los pocos minutos lamentablemente falleció. Las autoridades judiciales, Policía y Fiscalía fueron informadas del accidente y arribaron al sitio sobre las 13:30 HL aproximadamente.

El Grupo de Investigación de Accidentes fue alertado del suceso a las 11:30 HL aproximadamente. Se dispuso el desplazamiento por tierra de dos (2) Investigadores, quienes llegaron el mismo día del suceso a la Vereda Brisas de Guatiquía, para iniciar el trabajo de campo al día siguiente.

La aeronave quedó ubicada sobre un cultivo de yuca en las coordenadas N 04°10'04" W 73°04'51.24" con rumbo 270°.



Fotografía No. 1 – Ubicación de la aeronave desde el avión de búsqueda.



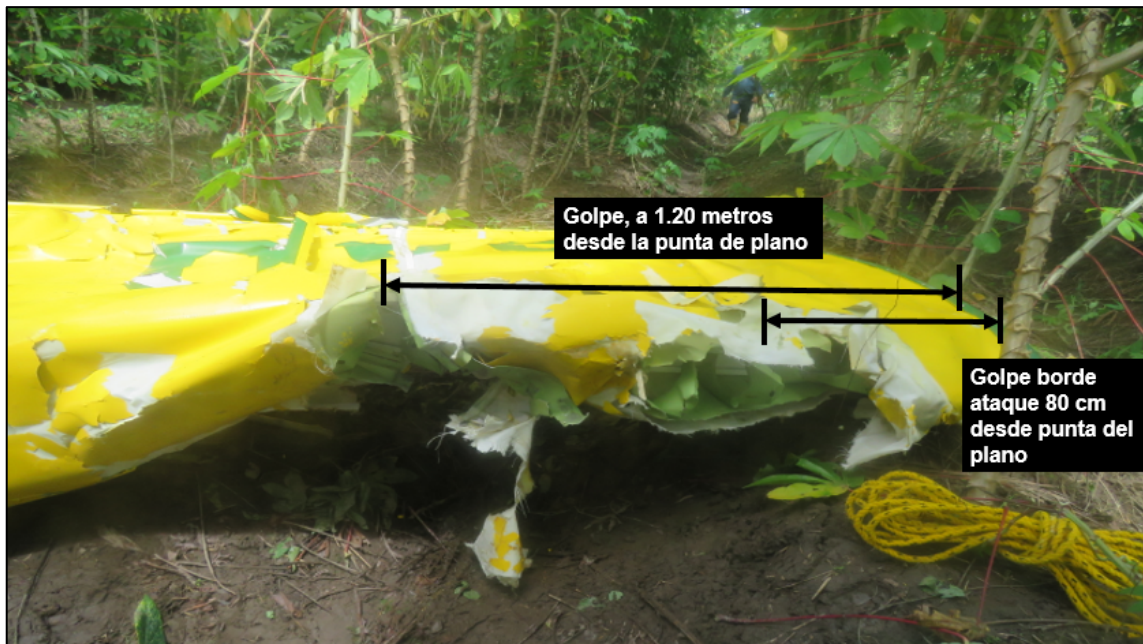
Fotografía No. 2 - Ubicación de la aeronave y de la punta del plano izquierdo.

La aeronave se encontró destruida. Evidentemente había hecho un cambio drástico en su trayectoria, girando sobre su eje vertical hacia la izquierda, al parecer por un impacto del plano izquierdo contra un árbol, quedando con un rumbo de 270°.



Fotografía No. 3 - Posición final de la aeronave.

El plano izquierdo se encontró desprendido, aparte del resto de la aeronave, a 18 metros de la aeronave, en las coordenadas N 04°10'0.89" W 73°04'60,16". Mostraba un cizallamiento mayor al 50% de la longitud total del plano, con evidencia de golpe profundo en el borde de ataque, a 80 centímetros de la punta.



Fotografía No. 4 – Golpe contra el borde de ataque del plano izquierdo.

La hélice se encontró con las palas entorchadas, con evidencias de altas RPM y alto ángulo de impacto. El motor se encontró sujeto a su bancada; sin embargo, se observaron fracturas en los soportes inferiores.



Fotografía No. 5 – Daños en las palas de la hélice.

Los controles de vuelo se encontraron en posición neutral; los cables y sistema de control mostraban continuidad sin señales de cizallamientos o fracturas.

Se encontró el alerón izquierdo en su posición, haciendo parte integral del plano.

El plano derecho, así como el estabilizador vertical y el estabilizador horizontal se encontraron completos, en su lugar adheridos al fuselaje del avión.



Fotografía No. 6 – Estado completo del plano derecho y del empenaje.

Los controles de potencia del motor (acelerador, mezcla y paso de la hélice) se encontraron adelante, evidenciando que al momento de la colisión contra el terreno el motor muy probablemente estaba en su máxima potencia, con mezcla rica.

La válvula de paso de combustible se encontró en posición abierta, y los interruptores maestros de la batería en posición de encendido.

Cumplido el trabajo de campo, los restos de la aeronave fueron trasladados a la base principal de la empresa; para el efecto fue necesario remover las superficies mayores, el motor y su bancada, por las condiciones del terreno y las plantaciones existentes a su alrededor.



Fotografía No. 7 – Desensamble y remoción de la aeronave desde el sitio del accidente.

Los registros de mantenimiento de la aeronave exhibían la ejecución de un servicio de 100 horas, al motor, avión y hélice, el 12 junio de 2020. No se encontraron, en el Libro de Vuelo, reportes de mal funcionamiento de los sistemas de la aeronave.

Se examinaron los registros del Piloto. Tenía 56 años, y para el día del accidente cumplía con el chequeo de proeficiencia. Tenía el certificado médico vigente. Había volado 101 horas en los últimos 90 días previos al accidente.

Siguiendo los lineamientos internacionales y nacionales de investigación de accidentes aéreos (Anexo 13 OACI – RAC 114), Colombia como estado de suceso, realizó la notificación del evento a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de América, como Estado de fabricación de la aeronave.

2. ACTIVIDADES CUMPLIDAS

Dentro de las acciones adelantadas por el Grupo de Investigación de Accidentes hasta la fecha se encuentran las siguientes:

- Trabajos de inspección de campo.
- Toma de muestras de aceite de motor.
- Toma de muestras de combustible
- Análisis de la dinámica de impacto.



Fotografía No. 8 – Reconstrucción de la aeronave para analizar la dinámica de impacto.

- Recopilación de documentación de aeronave, Piloto y empresa.
- Toma de declaraciones a testigos.
- Extracción de los datos del sistema GPS, instalado en la aeronave.

3. ACTIVIDADES PENDIENTES DE INVESTIGACIÓN

Ubicación sobre el terreno del punto de impacto inicial.

Inspección del motor, hélice y sus accesorios.

Solicitud de la necropsia del Piloto ante las autoridades competentes.

INFORMACIÓN ACTUALIZADA EL 28 DE JULIO 2020.

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