

# INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

**COL-20-16-GIA**

**Aterrizaje Forzoso después de  
despegue**

Piper PA25

Matrícula HK-1080

19 de mayo de 2020

Cartago, Valle del Cauca

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 PA-25-260
<b>Fecha y hora del Accidente:</b>	19 de Mayo de 2020, 08:10 HL
<b>Lugar del Accidente:</b>	Finca La Juliana, Cartago- Valle del Cauca
<b>Tipo de Operación:</b>	Aviación Agrícola
<b>Propietario:</b>	Fuminorte S.A.S.
<b>Explotador:</b>	Fuminorte S.A.S.
<b>Personas a bordo:</b>	01, Piloto

### 1. INFORMACIÓN FACTUAL

El 19 de mayo del 2020, la aeronave de ala fija Piper PA-25-260 con matrícula HK1080, operado por la empresa Fuminorte S.A.S., fue programada para realizar trabajos aéreos de Aviación Agrícola; se programaron 5 vuelos de aspersión de 145 plazas de maíz, ubicadas al S y SW de la ciudad de Cartago. La operación inicial consistía en realizar la aspersión de fungicida en las primeras 20 plazas ubicadas en la finca La Juliana.

El Piloto arribó a las instalaciones de la empresa a las 06:00 HL aproximadamente, diligenció el plan de vuelo, hizo el cálculo de peso y balance, la preparación pre-vuelo y el precalentamiento por 10 minutos de la aeronave. Por razones de preparación del producto, requerimientos adicionales y la ejecución de un breafing adicional, fue necesario postergar la salida para las 8:00 HL.

A las 8:09 HL el Piloto fue autorizado a despegar por la cabecera 19 de la pista del aeródromo de Santa Ana del municipio de Cartago (Valle del Cauca); el despegue se realizó con normalidad; una vez la aeronave alcanzó 300 ft, el Piloto notó que la aeronave no estaba ganando altura y, por el contrario, experimentaba una pérdida repentina de potencia que lo obligaba a regresar a la pista; comunicó esta decisión a la Torre de Control, que activó el Plan de Acción de Emergencia; sin embargo fue imposible para el Piloto mantener la velocidad para regresar a la pista; por lo tanto tomó la decisión de evacuar el producto químico por emergencia y ejecutar un aterrizaje forzoso, en un campo que consideró apropiado.

Sobre el campo y justamente antes de tocar tierra la aeronave impactó con un semoviente; el golpe hizo que se perdiera el control de la aeronave, que se desplazó 15 metros, y se detuvo en las coordenadas 04°74'12" N / 75°95' 17" W, en la finca La Juliana, Cartago.

El Piloto soltó su arnés y abrió la puerta de manera normal, evacuando la aeronave por sus propios medios y verificando que se encontraba ileso; procedió a

comunicarse con la empresa para entregarles datos de ubicación y condiciones. Al lugar del accidente llegó de inmediato el personal de apoyo de la empresa, y la ambulancia y bomberos del Aeropuerto Santa Ana, quienes confirmaron el estado de salud del Piloto.

La Autoridad AIG de Colombia (Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA) fue alertada del evento a las 08:45 HL, por parte de la empresa. Se dispuso entonces la asignación de una Investigadora para adelantar las acciones iniciales con el apoyo del Explotador, siguiendo lo establecido en el Procedimiento COVID 19.

En atención a las disposiciones contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, especialmente de conformidad con el Numeral 114.300 del RAC 114, se efectuó la Notificación del evento a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos, como Estado de fabricación.

## 2. INSPECCIÓN DE CAMPO

Al establecer comunicación con la empresa se inició una guía completa de las fotos requeridas; de igual forma se registró la entrevista con el Piloto, y finalmente fueron enviados diferentes correos electrónicos con los requerimientos documentales a cumplir por parte de la empresa Fuminorte S.A.S.

Se determinó que el avión se encontraba en las coordenadas geográficas 04°74'12" N / 75°95' 17" W, en la finca La Juliana, con rumbo final de 180°aproximadamente y a una elevación de 2.979 ft. La superficie de la zona era rígida e irregular, con pasto que rodeada los trenes de aterrizaje, que en el recorrido dejaron marcas de labrado claramente visibles en la superficie sobre terreno.

La aeronave quedó configurada con flaps desplegados a su posición máxima; la planta motriz al igual que la hélice se encontraron inmersas en el terreno. El procedimiento de evacuación por emergencia se realizó correctamente, según el reporte realizado por el personal de Bomberos del aeródromo de Santa Ana de la ciudad Cartago.

De la observación de las fotografías y videos del lugar de los hechos, se evidenciaron daños estructurales en la aeronave, en el plano derecho (con deformaciones), tren principal colapsado, piel de la aeronave arrugada, planta motriz al igual que las palas inmersas en el terreno y dañadas por impacto. No hubo desprendimiento de componentes.

Se verificó que el nivel de aceite del motor se encontraba en la cantidad normal.

Se procedió a trasladar la aeronave a los hangares de la empresa, en donde se colocaron sellos al motor, palas y accesorios; la aeronave y todos sus componentes quedaron bajo custodia de la Autoridad AIG.

Las condiciones meteorológicas en el momento del accidente eran visuales.

La aeronave se encontraba aeronavegable de acuerdo con la documentación inspeccionada.

El Piloto se encontraba apto psicofísicamente, con toda su documentación de cursos regulares al día.



**Fotografía No. 1: Ubicación Final HK1080**



**Fotografía No. 2: Detalle de daño en el plano derecho**



Fotografía No. 3: Detalle de la hélice y de la cubierta de la planta motriz

### 3. Actividades Pendientes de Investigación

- Inspección por parte del Investigador a cargo. (Posterior al levantamiento de restricción sanitaria por COVID-19)
- Inspección del motor, accesorios y palas en taller especializado.
- Comparación y evaluación de eventos similares ocurridos al mismo tipo de motor / aeronave.
- Verificación de políticas organizacionales
- Verificación de análisis de riesgo y procedimientos de aspersión
- Documentación operacional y técnica de la empresa
- Evaluación de condición de trabajo durante la maniobra.

---

Información actualizada al día 01 de Junio 2020.

**GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

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

**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