



INFORME PRELIMINAR

ACCIDENTE

COL-22-38-DIACC

Impacto con obstáculo a baja altura

LALT

PAWNEE PA 28

Matrícula HK-1049

11 de julio de 2022

Trinidad, Casanare – Colombia



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

ADVERTENCIA

El presente Informe Preliminar es presentado por la Autoridad de AIG de Colombia, Dirección Técnica de Investigación de Accidentes Aéreos – DIACC, 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 índole 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:	Pawnee PA 28
Fecha y hora del Accidente:	11 de julio de 2022, 09:05 HL
Lugar del Accidente:	Vereda Los Chorros, Trinidad, Casanare
Coordenadas:	N 05°26'44" W 071°02'46"
Número de ocupantes:	Uno (01), Piloto
Tipo de Operación:	Trabajos Aéreos Especiales - Aviación Agrícola

1. RESEÑA DEL VUELO

El 11 julio de 2022, la aeronave tipo Pawnee Pa28, de Trabajos Aéreos Especiales de Fumigación, con matrícula HK-1049, fue programada para efectuar varios vuelos de aspersión desde la pista La Marota, ubicada en el municipio de Trinidad, departamento de Casanare, a una plantación de arroz, ubicada en la vereda Los Chorros.

El Lote de arroz se encontró ubicado aproximadamente a 2.62 NM, de La pista, la “Marota”. La aeronave HK-1049 comenzó su operación, aproximadamente a las 6:10 HL.



Imagen No. 1: Trayectoria del HK-1049.

Iniciada la operación, la aeronave realizó 5 vuelos de aspersión a un lote de 80 hectáreas de arroz, terminando sin novedad, aproximadamente a las 8:30 HL.

De acuerdo con la programación de la empresa, a las 10:30 HL, la aeronave comenzó una nueva operación; esta vez, el Piloto se dispuso a realizar vuelos de aspersión a un lote de arroz diferente, de un área de 200 hectáreas.



Imagen No. 2: Identificación del lote fumigado.

De acuerdo con la declaración del Piloto, él no conocía el lote a fumigar, razón por la cual decidió efectuar, inicialmente, un vuelo de reconocimiento, para identificar peligros naturales y artificiales.

En este reconocimiento el Piloto identificó un tendido de cuerdas eléctricas, que cruzaban por el límite sur del lote, y determinó que, para los tráficos de aspersión, volaría por encima de ellas.

No obstante, no identificó que en un tramo del tendido, las cuerdas no estaban a la misma altura del resto. Esto, debido a que uno de los postes que las sostenían se había caído en días anteriores, haciendo que las cuerdas se descolgaran y quedaran a 5.20 metros de la superficie, perdiéndose la altura estándar del tendido.

Una vez identificados los posibles peligros, el Piloto decidió realizar la técnica de vuelo “punto a punto”, modo de aspersión y realizó dos primeras 2 pasadas.

A continuación, para efectuar la tercera pasada, el Piloto extendió un poco más el tráfico, de manera que perdió de vista momentáneamente las cuerdas, y no observó las cuerdas que estaban más abajo.

Cuando se encontraba en final para la tercera pasada, el Piloto visualizó que las cuerdas estaban más bajas de lo normal, y decidió realizar una pasada más rasante, por debajo de las cuerdas, en lugar de ascender y sobrepasarlas, y por debajo de la altura mínima permitida.

En esta maniobra, la punta del plano derecho golpeó contra la punta del travesaño del poste que se había caído, y que sobresalía aproximadamente 1.20 metros de la superficie anegada del cultivo.

El impacto hizo que la aeronave perdiera el control y terminara posándose sobre el cultivo.

Una vez en tierra, el Piloto, consciente e ileso, apagó el motor y el sistema eléctrico de la aeronave, abandonó la aeronave por sus propios medios y se aseguró de que no hubiera escapes de combustible.

El Piloto fue auxiliado por un morador de la zona, quien informó del evento, vía telefónica, al personal de la empresa.

El accidente ocurrió a las 11:10 HL, en luz de día y en condiciones meteorológicas visuales.

La Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia (Dirección Técnica de Investigación de Accidentes – DIACC), fue alertada del accidente, por medio del POI de la empresa, 4 días después del evento, y se dispuso el desplazamiento de un investigador, quien llegó al sitio al siguiente día después de recibida la información, para iniciar los trabajos iniciales de investigación.

La aeronave quedó ubicada en las coordenadas N 05°26'44" – O 071°2'46", No se presentó incendio antes ni durante el evento.



Fotografía No. 1: Tendido eléctrico ubicado en el lote fumigado.



Fotografía No. 2: Cuerdas eléctricas a baja altura.

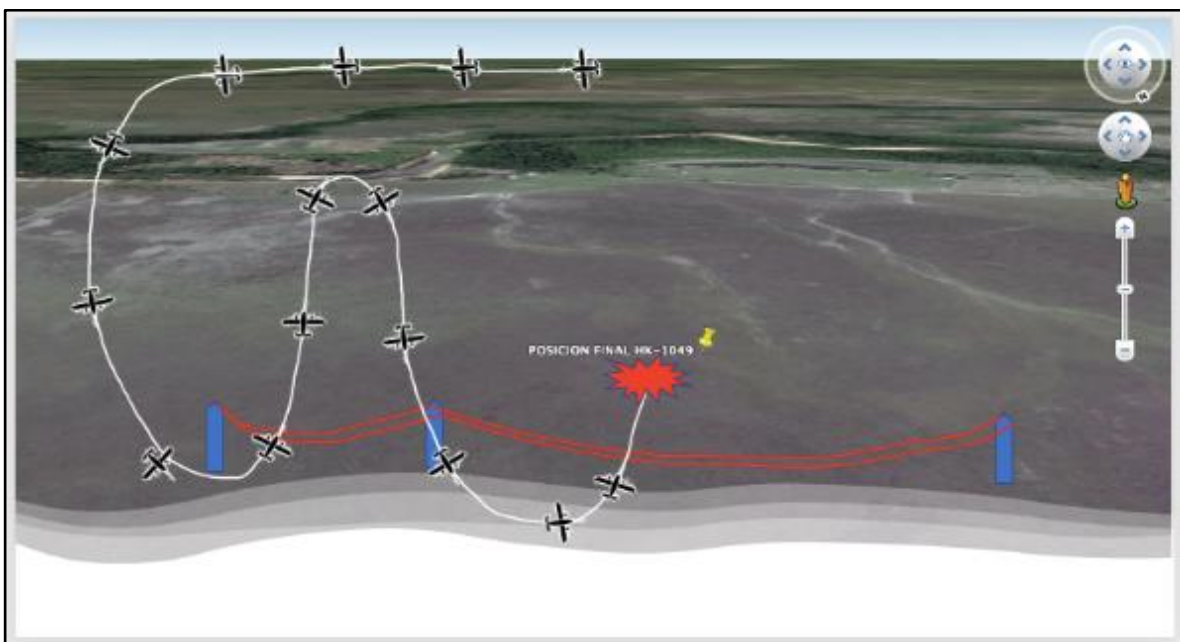
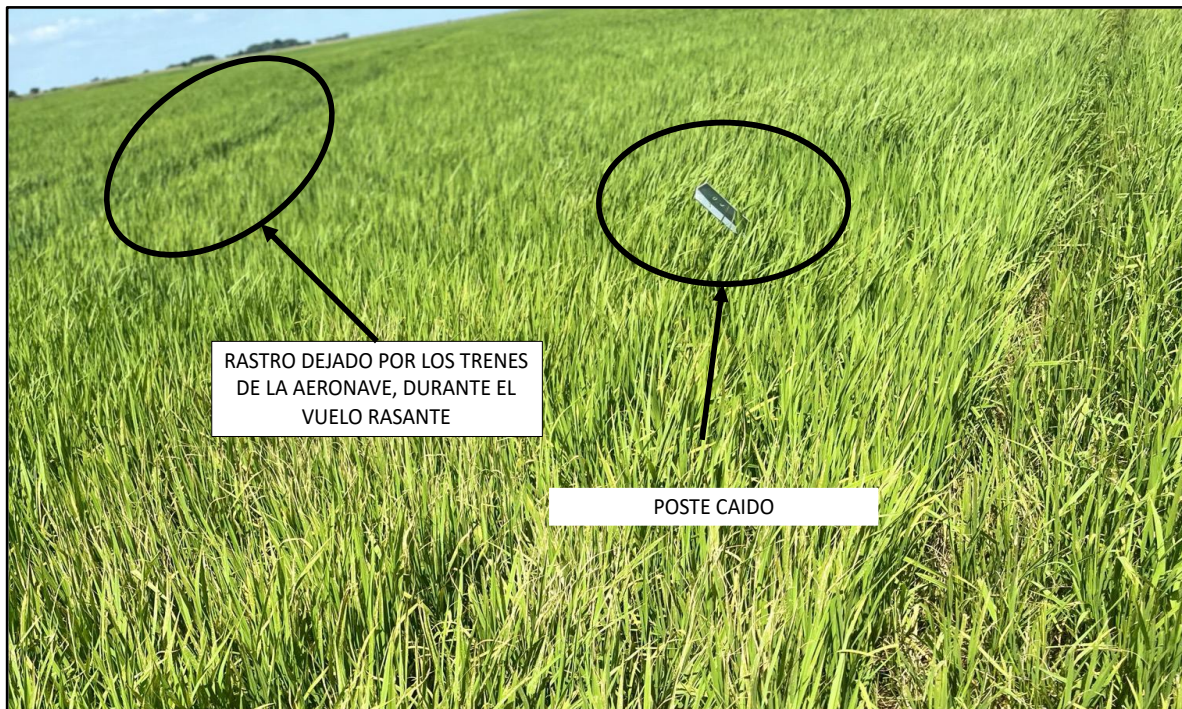


Imagen No. 3: Trayectoria de la aeronave, aplicando la técnica punto a punto.



Fotografía No. 3: Poste del tendido eléctrico caído sobre el terreno.



Fotografía No. 4: Posición y estado final de la aeronave HK-1049.

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

2.1 Inspección de campo

Durante el trabajo de campo se confirmó que el Piloto era poseedor de una licencia de Piloto Comercial de avión (PCA). Contaba con su chequeo bienal vigente en el equipo Air Tractor. Su Certificado Médico se encontró vigente.

La aeronave se encontraba aeronavegable, con su documentación técnica y operacional vigente para el vuelo.

Se encontraron debilidades evidentes en el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional y el Plan de Acción de Emergencia del operador.

2.2 Daños sufridos por la aeronave

Durante la inspección de campo se determinó que la aeronave sufrió fracturas a la altura de la raíz del plano derecho, en la parte delantera y punta del mismo, aunque no hubo desprendimiento.

Se encontraron daños sobre el *boom* izquierdo, el cual hace parte al equipo de fumigación. El motor sufrió parada súbita al entrar en contacto la hélice con la superficie del terreno.



Fotografía No. 5: Impacto del plano derecho de la aeronave con el poste caído.

2.3 Otros daños

Se causaron daños en el cultivo de arroz en una extensión de 16 metros, aproximadamente, por el desplazamiento de la aeronave sobre el sembrado, y por derrames de fluido hidráulico, aceite de motor, combustible y el producto químico.

3. TAREAS PENDIENTES DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación actualmente se encuentra adelantando las siguientes coordinaciones y consecución de información para análisis:

- Análisis de aspectos operacionales y procedimientos de la tripulación.
- Análisis de Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, del explotador.
- Evaluación del planeamiento y seguimiento de las operaciones por parte del explotador. los procedimientos de Operación programación, análisis de riesgos y aspectos operacionales, por parte de la empresa.

Información actualizada el 10 de agosto de 2022



DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5º.

investigacion.accide@aerocivil.gov.co

Tel. +(57) 601 2963186

Bogotá D.C. – Colombia