



# INFORME PRELIMINAR

## INCIDENTE GRAVE

### COL-21-51-GIA

**Excursión lateral de pista  
durante el despegue**

Piper 32RT – 300T

Matrícula HK4773

24 de septiembre de 2021

La Primavera – Vichada

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 32RT-300T
<b>Fecha y hora Incidente Grave:</b>	24 de septiembre de 2021, 11:15 HL (16:15 UTC <sup>1</sup> )
<b>Lugar del Incidente Grave:</b>	Aeródromo La Primavera (OACI: SKIM), Municipio La Primavera, Vichada - Colombia
<b>Coordenadas:</b>	N05°28'38" - W070°25'18"
<b>Tipo de Operación:</b>	Transporte Aéreo No Regular – Taxi Aéreo
<b>Explotador:</b>	Avianline Chárter S.A.S.
<b>Personas a bordo:</b>	06 ocupantes; 01 Piloto, 05 Pasajeros

### 1. HISTORIA DEL VUELO

La aeronave Piper 32RT de matrícula HK4773 fue programada para efectuar un vuelo de transporte aéreo no regular de pasajeros desde la base principal de operación de la compañía, ubicada en el aeropuerto Vanguardia (OACI: SKVV), de la ciudad de Villavicencio – Meta.

La programación incluía desarrollar vuelos de Transporte no Regular en la ruta Villavicencio (SKVV) – La Primavera (SKIM) – Santa Rosalía (SKSL) – Villavicencio (SKVV).

Siendo las 07:00 HL aproximadamente, el Piloto efectuó la inspección y alistamiento de la aeronave; se abasteció combustible para totalizar 94 gal, y luego abordaron 150 kg de carga y 05 pasajeros.

Después de ser autorizado por el ATC la aeronave inició rodaje a la pista 05 y despegó a las 08:10 HL, procediendo en vuelo VFR hacia SKIM.

El vuelo arribó a SKIM a las 09:40 HL, en donde desembarcaron 04 pasajeros; y el vuelo prosiguió hacia SKSL, con un pasajero.

A las 10:00 HL la aeronave despegó del aeródromo SKIM y procedió ruta VFR hacia SKSL, en donde aterrizó a las 10:15 HL, en condiciones normales.

En SKSL, desembarcó el pasajero y abordaron cuatro (4) nuevos pasajeros, con el fin de ser transportados hacia SKVV. El vuelo haría una parada en SKIM, con el fin de recoger un pasajero más, y de allí, continuar hacia SKVV.

El avión despegó de SKSL a las 10:30 HL, y procedió ruta VFR hacia SKIM. De acuerdo con las declaraciones del Piloto, las condiciones en SKIM se encontraban deterioradas en ciertas zonas, debido a fuertes precipitaciones. En todo caso, efectuó el aterrizaje a las 10:40 HL en condiciones normales.

Establecido en SKIM, el Piloto apagó la aeronave y abordó el pasajero. En este punto, la aeronave tenía un total de 60 gal de combustible remanente, y procedería a SKVV con 06 ocupantes a bordo, incluido el Piloto.

---

<sup>1</sup> Todas las horas (hrs) expresadas en este informe son UTC. Cinco (5) horas deben ser sustraídas para obtener la hora local en Colombia.

El Piloto inició la aeronave y efectuó el rodaje hacia la pista 02; para ubicarse en posición de despegue debió ingresar a la prolongación de la pista, y efectuar un viraje de 180° en la cabecera.

De acuerdo con las declaraciones del Piloto, la pista tenía baches en su prolongación. Mencionó que sus intenciones fueron efectuar el despegue sobre el margen izquierdo de la pista debido a la presencia de baches significativos sobre la prolongación del margen derecho

A las 11:15 HL, el Piloto realizó pruebas y configuró la aeronave para efectuar un despegue de máximo rendimiento. Después de aplicar potencia y soltar frenos inició la aceleración de la aeronave.

Según su declaración, en la carrera de despegue, encontró condiciones de pista húmeda y viento cruzado por la derecha, lo que hizo que exigiera de la aplicación de control direccional para mantener la aeronave sobre la pista.

Continuó la carrera de despegue, y cuando tenía 40 a 50 nudos, aproximadamente, recorridos  $\frac{3}{4}$  de pista, el Piloto sintió un golpe muy fuerte, después, sus intentos por mantener el control de la aeronave fueron infructuosos y la aeronave abandonó la pista por el costado izquierdo.

Durante la excursión, el Piloto trató aplicó frenos sin resultados satisfactorios y, recorridos aproximadamente 400 m, la aeronave finalmente se detuvo.



Fotografía No. 1 – Posición final aeronave HK4773

Los pasajeros y el Piloto evacuaron la aeronave por sus propios medios, sin lesiones. No se produjo incendio. Se produjeron daños sustanciales en la aeronave como consecuencia de la excursión de pista.

El Incidente Grave ocurrió a las 11:15 HL, con luz de día y en condiciones meteorológicas visuales.

De acuerdo con los protocolos de OACI, se efectuó la Notificación del evento a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos, como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave, y fue asignado un Asesor Técnico por parte de Piper para continuar el proceso investigativo.



Figura No. 1 – Posición final aeronave HK4773

## **2. HALLAZGOS PRELIMINARES**

### **Inspección de campo**

La aeronave quedó ubicada en la zona de seguridad, en sentido de la pista 02 del aeródromo SKIM, después de haber abandonado la pista por el costado izquierdo, y haber recorrido aproximadamente 400 m, sobre la zona de seguridad, hasta la posición final en coordenadas N05°28'38" - W070°25'18". La aeronave se encontró en posición normal, posada sobre el tren izquierdo y la estructura del plano derecho, a una elevación de 79 pies y con rumbo final 328°.

Dentro de los daños evidentes en la aeronave, se determinó daño y deformación del tren de nariz, retracción del tren derecho, daño en punta de plano derecho y afectación relacionada con abolladuras en la piel de la sección ventral izquierda del fuselaje.

No se encontraron daños evidentes en las palas de la hélice. El motor no presentaba daños ni fugas de aceite. Se verificó la integridad de los controles de vuelo de los elevadores, alerones y del timón fue en el sitio, sin que presentaran malfuncionamiento de sus sistemas mecánicos.

Los mecanismos de control direccional, cuyos se afectaron como consecuencia de la excursión de pista. Sin embargo el mismo se encontraba instalado apropiadamente.

El sistema de frenos presentaba fuga hidráulica en el interior, más exactamente en la sección del freno de parqueo. Se comprobó que esta fuga se dio como consecuencia del daño presentado en el tren de nariz y por la deformación que sufrió la sección de pedales por la excursión de pista.

No se encontró a lo largo de la pista, hasta el punto de la excursión, el desprendimiento de elementos del tren de aterrizaje u de otro componente que pudiera haber desencadenado la pérdida de control direccional de la aeronave.

El examen realizado a los trenes de aterrizaje no reveló falla en sus mecanismos, ni pérdida de presión de aire, o afectaciones importantes.

En la inspección realizada a la pista del aeródromo La Primavera (SKIM), se comprobó que su superficie estaba compuesta de pavimento granulado, con una longitud de 1,600 m por 15 m de ancho. En general, la superficie de la pista mostraba desprendimiento granulado parcial de la capa asfáltica en ciertas zonas, lo cual producía visibles baches sobre la misma. Las zonas de seguridad mostraban vegetación abundante, no intervenida.

El aeródromo no contaba con cerramiento, y la demarcación de la superficie era difusa. No contaba con anemoscopio en la cabecera 02.

## **3. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN**

La investigación actualmente cuenta con toda la información técnica y operacional. Se adelanta actualmente el análisis de:

- Verificación de documentación operacional y de mantenimiento.
- Verificación de documentación e intervenciones del aeródromo La Primavera.
- Verificación de condiciones meteorológicas en la operación.
- Verificación de procedimientos operacionales.

-----  
Información actualizada el 19 de octubre de 2021

## GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5°.

[investigacion.accide@aerocivil.gov.co](mailto:investigacion.accide@aerocivil.gov.co)

Tel. +57 601 2963186

Bogotá D.C. - Colombia



Grupo de Investigación de Accidentes

**GRIAA**  
GSAN-4.5-12-035



**AERONÁUTICA CIVIL**  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL