

Grupo de Investigación de Accidentes

**GRIAA**

GSAN-4.5-12-035



**AERONÁUTICA CIVIL**  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

# INFORME PRELIMINAR INCIDENTE GRAVE

**COL-19-14-GIA**

**Aterrizaje de emergencia y  
excursión de pista**

**Piper 31-350, Matrícula HK5229**

**31 de marzo de 2019**

**Popayán, Cauca**



## ADVERTENCIA

**La información aquí presentada por la Autoridad de AIG de Colombia, Grupo de Investigación de Accidentes Aéreos - GRIAA se emite de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional y la reglamentación nacional del Reglamento Aeronáutico de Colombia, RAC 114.**

**Todas las investigaciones que se realizan tienen como único objetivo la mejora de la seguridad aérea y no tienen la intención de establecer culpa o responsabilidad. Las investigaciones realizadas son independientes, y llevadas a cabo sin perjuicio de cualquier acción judicial o administrativa que se pueda tomar para determinar la culpa o la responsabilidad.**

**Este documento es un Informe Preliminar y ha sido preparado con base en la información inicial recolectada durante el curso de la investigación, sin ningún tipo de análisis. Nada en la presentación de este documento, o en ninguno de los puntos planteados en él, debe interpretarse como una indicación de las conclusiones de la investigación.**

## SINOPSIS

<b>Aeronave:</b>	Piper 31-350
<b>Fecha y hora del incidente grave:</b>	31 de marzo de 2019, 12:37 HL (17:37 UTC)
<b>Lugar del incidente grave:</b>	Aeródromo Guillermo León Valencia, Popayán Departamento del Cauca
<b>Coordenadas:</b>	N 02°27'27.6" W 076°36'00.7"
<b>Tipo de Operación:</b>	Transporte Aéreo No Regular de Pasajeros
<b>Explotador:</b>	Transpacíficos S.A.S.
<b>Personas a bordo:</b>	02 Pilotos / 08 Pasajeros (Ilesos)

### Historia preliminar del vuelo

El día 31 de marzo de 2019, la aeronave de transporte aéreo no regular de pasajeros tipo PA31, matrícula HK5259, fue programada para efectuar un vuelo VFR entre el aeródromo Guillermo León Valencia (OACI: SKPP) de Popayán, y el aeródromo López de Micay (ICAO: SKZI), Cauca con dos (2) tripulantes, ocho (8) pasajeros, 112 galones de combustible y 55 kg de equipaje.

La aeronave inició el rodaje a las 12:20 HL a la pista 26 y posteriormente despegó, a las 12:25 HL. El despegue transcurrió normalmente y la aeronave continuó ascenso para 10,500 pies; y al cruzar la posición “El Tambo”, la presión de aceite del motor No. 1 disminuyó y la temperatura comenzó a tener variaciones con tendencia a incrementarse.

La Tripulación notificó la novedad al ATC y solicitó regreso a SKPP. Durante el regreso, la presión de aceite disminuyó por debajo de 40 PSI y de inmediato la Tripulación se declaró en emergencia.

En cabina, la Tripulación decidió apagar el motor No. 1 y perfilar la hélice, realizando los procedimientos establecidos, sin novedad. El ATC autorizó el aterrizaje de emergencia por la pista 08 y la Tripulación configuró la aeronave con full flaps, tren abajo y una velocidad entre 120 y 130 nudos para el aterrizaje.

La aeronave realizó la toma de contacto, y, en la carrera de desaceleración, la Tripulación realizó un frenado fuerte y progresivo que generó el recalentamiento de los frenos y la pérdida de efectividad de frenado. La aeronave continuó su recorrido y presentó excursión prolongada de pista por la cabecera 26, quedando sobre la zona de seguridad, a 28 metros del borde de la pista.

La tripulación realizó los procedimientos de emergencia y asistió la evacuación de los pasajeros, los cuales resultaron ilesos. No se presentó incendio post-incidente. El Servicio de

Extinción de Incendios (SEI) del aeródromo asistió la emergencia y no se requirió la utilización de elementos extintores.

El suceso se configuró a las 12:37 HL en luz de día y condiciones meteorológicas visuales.

La Autoridad AIG de Colombia (Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA) fue alertado del suceso aproximadamente a las 12:55 HL por parte de la compañía explotadora de la aeronave, e inmediatamente se dispuso de un (1) Investigador el cual se desplazó al sitio del evento el mismo día para iniciar el proceso investigativo.

Siguiendo los protocolos de Anexo 13 de OACI y del RAC 114, fue notificada la National Transportation and Safety Board – NTSB, de Estados Unidos de América, como Estado de diseño y fabricación de la aeronave. Fue asignado un Representante Acreditado que participará en el proceso investigativo que se adelanta.

### Inspección de campo

La inspección de campo fue realizada al siguiente día del evento. Dentro de los hallazgos iniciales, se encontró que la aeronave presentaba desgaste excesivo de los frenos y desgaste en las ruedas del tren principal de aterrizaje. La aeronave no sufrió daños en su estructura y no se presentaron daños en la infraestructura del aeródromo.

La aeronave quedó ubicada a 28 metros de la cabecera 28 sobre la zona de seguridad en coordenadas N 02°27'27.6" W 076°36'00.7", a 5,700 pies de elevación y con un rumbo final de 050°.



*Imagen No. 1 – Condición final de la aeronave HK5229*

Dentro de la inspección de pista, no se encontraron marcas de frenado excesivo en la prolongación de la superficie de la pista. La aeronave terminó en la zona de seguridad la cual se encontraba compacta; no se presentaron daños en las luces de extremo de pista.



*Imagen No. 2 – Posición final de la aeronave HK5229 en la pista*

La inspección realizada a la planta motriz (motor No. 1) mostró apreciable presencia de salpicaduras de aceite en la cubierta inferior del motor. El motor quedó a disposición de la Autoridad de Investigación (GRIAA) para posterior revisión e inspección detallada con el fin de determinar el origen del malfuncionamiento.

Dentro de la investigación de campo fue obtenido un video de alta definición tomado por un pasajero a bordo de la aeronave, en formato digital, con una duración 01:22 minutos, en donde fue registrada la maniobra de aterrizaje. El video será analizado dentro del proceso investigativo para determinar la posición aproximada de toma de contacto.

Las condiciones meteorológicas en SKPP a la hora del aterrizaje, de acuerdo con el reporte METAR, correspondían a: viento 260 grados con una intensidad de 05 nudos, visibilidad horizontal mayor a 10 km, cobertura del cielo con nubes dispersas a 1,000 pies AGL, nubes fragmentadas a 5,000 pies AGL. Temperatura ambiente de 25°C y temperatura de rocío 19°C, ajuste altimétrico 30,12 In Hg.

### **Tareas pendientes en la investigación**

La investigación actualmente se encuentra adelantando el proceso de obtención de evidencias operacionales de la tripulación y evidencias técnicas de las plantas motrices. Así mismo, se encuentra pendiente la inspección del motor No. 1 para determinar el origen del malfuncionamiento de este.

Información actualizada el día 09 de abril de 2019, 14:23HL.



**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