



INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE

COL-23-17-DIACC

Excursión de Pista

Piper 34-220T

Matrícula HK4569

16 de marzo de 2024

Chía, Cundinamarca - Colombia

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:	Piper 34-220T, HK4569
Fecha y hora del Accidente:	16 de marzo de 2024, 13:25HL (18:25 UTC)
Lugar del Accidente:	Aeródromo Guaymaral, Chía – Colombia
Coordenadas:	N04°48'44.75" – W074° 3'58.58"
Tipo de Operación:	Transporte aéreo no regular - Ambulancia
Número de ocupantes:	06
Taxonomía OACI:	RE

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1 Reseña del vuelo

El 16 de marzo de 2016 la aeronave Piper 34-220T fue programada para efectuar vuelos de transporte aéreo no regular, en la modalidad de ambulancia aérea desde el aeródromo Vanguardia (OACI: SKVV), que sirve a la ciudad de Villavicencio, Meta.

Se programó una primera operación desde SKVV hasta la pista de Barranco Minas (OACI: SKBM), Guainía. A las 07:00HL se efectuó el despegue y el aterrizaje se registró a las 08:20HL. Allí se programó el vuelo hacia el aeropuerto Cesar Gaviria de la ciudad de Puerto Inírida (OACI: SKPD), Guainía despegando a las 09:10HL y arribando a las 10:00HL sin novedad.

Después de estas operaciones la compañía programó el transporte de un paciente, con su acompañante al aeropuerto Guaymaral (OACI: SKGY), Chía. A la aeronave abordó así mismo, la tripulación compuesta por un Piloto y Copiloto, y un médico y un enfermero para un total de 06 ocupantes.

A las 11:12 HL la aeronave despegó y procedió de acuerdo con ruta VFR hacia SKGY. El vuelo transcurrió sin novedades y la aeronave inició descenso hacia SKGY. El ATC SKGY dio instrucciones para aproximación y autorización de aterrizaje por la pista 11 con viento de los 020 grados a 06 nudos.

De acuerdo con declaración del Piloto al mando, se efectuó el aterrizaje y después de unos segundos, se presentó un desvío a la derecha del eje de pista, a lo que el Piloto trató de controlar la aeronave.

En su intento por mantener el eje de pista, efectuó empuje asimétrico para controlar la aeronave, y posterior a esta maniobra, la aeronave derrapó hacia la derecha abandonando la pista por el costado derecho hacia la zona de seguridad donde finalmente se detuvo.

La tripulación efectuó la apagada de la aeronave y coordinó la evacuación de los ocupantes. El Servicio de Extinción de Incendios (SEI) del aeródromo asistió el evento y no requirió la utilización de agentes extintores o ayuda en la evacuación.

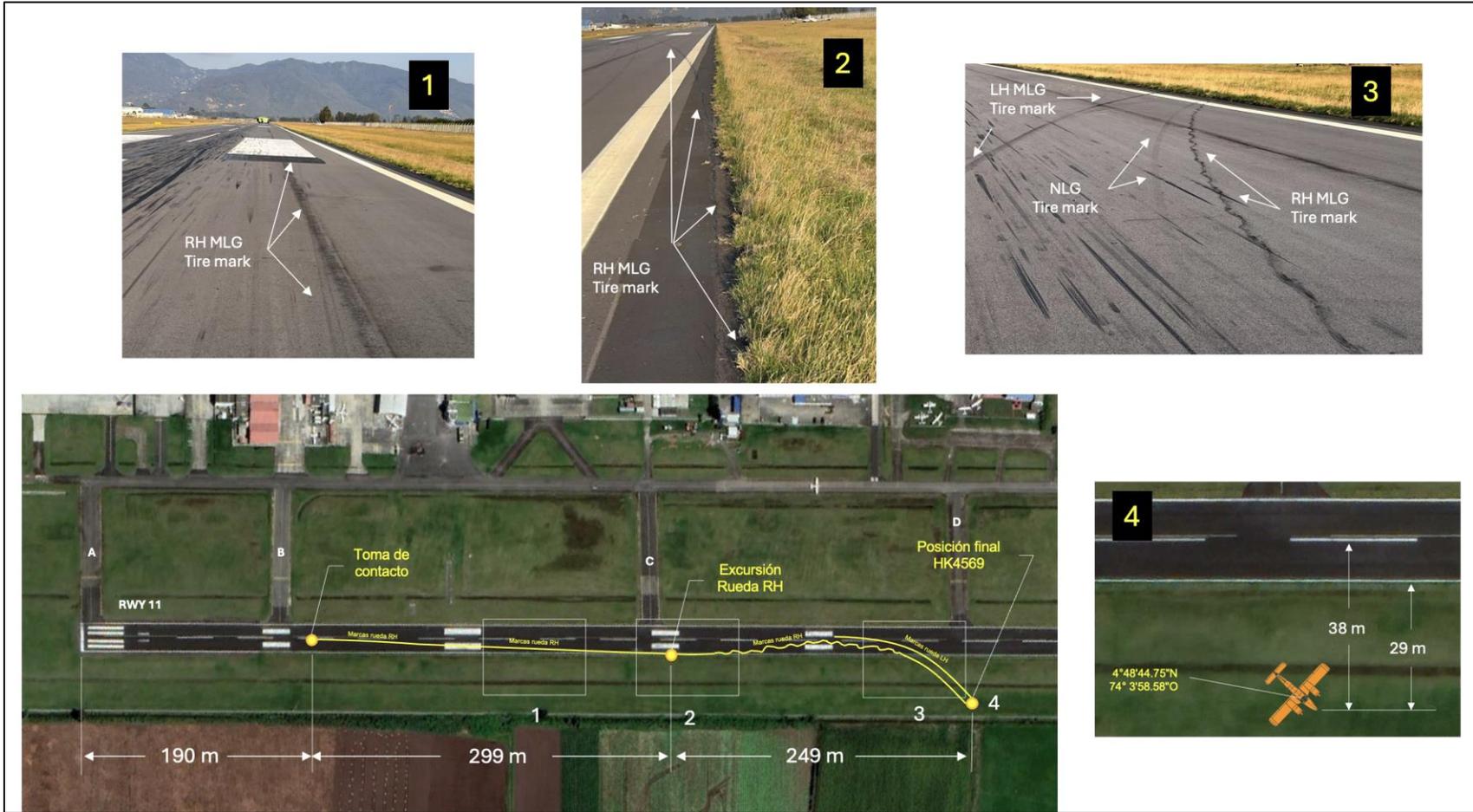


Imagen no. 1 – Ubicación y distancias en excursión de pista HK4569

Los ocupantes de la aeronave no resultaron lesionados en el evento y la aeronave sufrió daños significativos en los trenes principales de aterrizaje, así como la parada súbita de ambos motores.

El Incidente Grave se configuró a las 18:25UTC en luz de día y condiciones VMC.

La Dirección Técnica de Investigación de Accidentes (DIACC) realizó la Notificación del evento a la National Transportation Safety Board (NTSB) como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave. Fue designado un Representante Acreditado a la investigación.

1.2 Investigación de campo

La aeronave presentó excursión de pista al costado derecho a la altura de la calle de rodaje D ubicándose en coordenadas N04°48'44.75" – W74°04'58.58" a una elevación de 8,395 pies, 738 m del umbral de la pista 11, y 982 m de la cabecera 29.

La aeronave distó a 29 del borde de pista y 38 m del eje de pista.

Dentro de la inspección de la pista, se identificó la toma de contacto de la aeronave a 190 m del umbral de la pista 11, e inmediatamente se presentó marca de neumático derecho sobre la prolongación de la pista con visible marca típica de pérdida de presión de inflado.

Posteriormente, 299 m después, se presentaron marcas de excursión de pista del tren principal derecho con marcas de abrasión justo en el borde del asfalto (2). Después de esta interacción con el borde del asfalto, se evidenciaron la superficie de la pista marcas zigzagueantes, hasta posteriormente presentarse marcas del tren derecho y tren de nariz (3). La aeronave abandonó la pista posteriormente y en el evento se presentó la ruptura en el mecanismo.

Visiblemente, la aeronave exhibió daños en las puntas de las palas de las hélices producto de la parada súbita contra el terreno, y una de ellas, en el motor derecho, presentó pérdida de una sección en su punta.

La aeronave daños en la estructura de ambos trenes principales. El tren derecho, exhibió deformación hacia afuera y el tren principal izquierdo hacia adentro. Una inspección detallada al tren principal de aterrizaje derecho identificó ruptura de la horquilla PN 67797-05 *link assembly main gear truss assembly*.



Imagen no. 2 – Horquilla PN 67797-05 *link assembly main gear truss assembly* HK4569

La inspección detallada al tren principal de aterrizaje izquierdo identificó ruptura del *Bushing* – *Trunion assembly* PN 67026-05.



Imagen no. 3 – Daño en Bushing – Trunion assembly PN 67026-05 HK4569

La rueda del tren principal derecho fue inspeccionada detalladamente encontrando marcas de arrastre y daño en su labrado sin delaminación por estallido. Así mismo, se evidenció en la rueda la abrasión de la parte circunferencial del disco de ensamble del freno.

La rueda del tren principal izquierdo correspondía a una rueda GOODYEAR PN 606C81B1 SN 23285208.



Imagen no. 4 – Daño en el neumático rueda PN 606C81B1 SN 23285208.

Fue custodiada la información de CCTV del aeródromo al momento del aterrizaje y los datos de vuelo registrados en un IPAD de la tripulación para más análisis. [Tareas pendientes en la investigación](#)

La investigación actualmente cuenta con información técnica y operacional. Se verificará trazabilidad de la rueda y análisis operacional del aterrizaje.

En el proceso investigativo, se adelantarán, entre otras, las siguientes actividades:

- Análisis de datos de vuelo
- Verificación de modo de falla de elementos.
- Análisis de condiciones meteorológicas al aterrizaje.

Información actualizada el 19 de marzo de 2024



INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE

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