

MAUT-8.0-12-027



# INFORME PRELIMINAR

# INCIDENTE GRAVE

## COL-23-12-DIACC

Excursión de pista

RE

Piper 34-200T

Matrícula HK5025

25 de febrero de 2023

Paipa, Boyacá – 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

<b>Aeronave:</b>	Piper 34-200T, HK5025
<b>Fecha y hora del Incidente Grave:</b>	25 de febrero de 2023, 11:49HL (16:49UTC)
<b>Lugar del Incidente Grave:</b>	Aeródromo Juan José Rondón, municipio de Paipa, departamento de Boyacá.
<b>Coordenadas:</b>	N05°45'54.55" - W73° 6'20.49"
<b>Número de ocupantes:</b>	Cinco (05)
<b>Tipo de Operación:</b>	Transporte Aéreo No Regular de Pasajeros

### 1. RESEÑA DEL VUELO

El 25 de febrero de 2023 la aeronave bimotor Piper 34-200T fue programada por el Operador para efectuar vuelos de Transporte Comercial no Regular de pasajeros desde el aeródromo Enrique Olaya Herrera (OACI: SKMD) de la ciudad de Medellín, Antioquia.

El propósito era efectuar un vuelo sin pasajeros en la ruta SKMD al aeródromo Matecaña (OACI: SKPE) de la ciudad de Pereira, abordar allí tres (3) pasajeros para trasladarlos desde SKPE al aeródromo Juan José Rondón (OACI: SKPA) del municipio de Paipa, Boyacá.

La tripulación arribó a la compañía a las 07:00HL y efectuó el prevuelo de la aeronave, abasteciendo un total de 102 gal de combustible a las 07:40HL, para un total de 150 gal a bordo. En SKMD no se abordaron pasajeros.

A las 07:50HL, la aeronave despegó según ruta plan de vuelo VFR hacia SKPE. El vuelo transcurrió sin novedad y la aeronave aterrizó en SKPE a las 08:25HL.

En SKPE se planeó el vuelo hacia SKPA por la ruta VFR: PEI – Armero - MQU - El Peñon – Simijaca – San Pedro de Iguaque - Sotaquirá - RON a 13,500 pies de altitud. Los tres (3) pasajeros abordaron, se cumplieron los procedimientos de prevuelo, y a las 15:30 se iniciaron los motores. La aeronave despegó a las 15:35HL.

El vuelo transcurrió normalmente. De acuerdo con trazas GPS, la aproximación a SKPA, se realizó efectuando un viraje visual en circuito izquierdo para la pista 04. De acuerdo con información proveída por la tripulación, la aeronave se configuró con *flaps full* y velocidad de referencia en final entre 70 y 80 KIAS.

A las 11:49 HL, se efectuó el contacto con la pista y la tripulación percibió una ligera inclinación de la aeronave hacia la izquierda, que hizo suponer una posible pérdida de presión de inflado de la rueda de ese lado.

El Piloto trató de controlar la aeronave aplicando pedal y freno diferencial en la rueda derecha, sin lograr rectificar la desviación, y después de recorrer varios metros de pista, se produjo la excursión de la aeronave por el margen izquierdo hacia la zona de seguridad.

En la trayectoria de salida de la aeronave, la aeronave tropezó con una zanja adyacente, y allí se detuvo súbitamente.

La tripulación había apagado los motores previamente a la excursión de pista, y una vez que la aeronave se detuvo, orientó con los procedimientos de evacuación a los pasajeros, quienes abandonaron la aeronave por sus propios medios, ilesos, al igual que la tripulación.

No se presentó incendio. La aeronave sufrió daños sustanciales en los trenes de aterrizaje. El Incidente Grave sucedió a las 11:49HL, en luz de día y bajo condiciones meteorológicas VMC.

La Dirección Técnica de Investigación de Accidentes – DIACC, fue notificada del evento por parte de la compañía, e inmediatamente se dispuso de un investigador que se desplazó el mismo día del evento a Paipa para iniciar la investigación.

Siguiendo lineamientos del RAC114, el suceso fue notificado a la National Transportation Safety Board – NTSB de los Estados Unidos, como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave y ruedas del tren de aterrizaje. Fue designado un Representante Acreditado a la investigación que se adelanta, así como un Asesor Técnico del fabricante Goodyear.



Fotografía No. 1 – Estado final aeronave HK5025.

## 2. HALLAZGOS PRELIMINARES

### 2.1. Inspección de campo

La aeronave quedó ubicada en la franja de la zona de seguridad de la pista del aeródromo, a 816m del umbral de la pista 04.

Los trenes principales de la aeronave se encontraban encastrados en la zanja de drenaje que corre paralela a la pista, quedando con rumbo final de 320 grados, en coordenadas N05 45 54.6 W073 06 20.5, a una elevación de 8,175 pies.

La aeronave distaba a 30m del borde de pista y 45m del eje de pista.



Imagen No. 1 – Posición final de la aeronave HK5025 sobre la zona de seguridad izquierda, sentido 04 – 22.

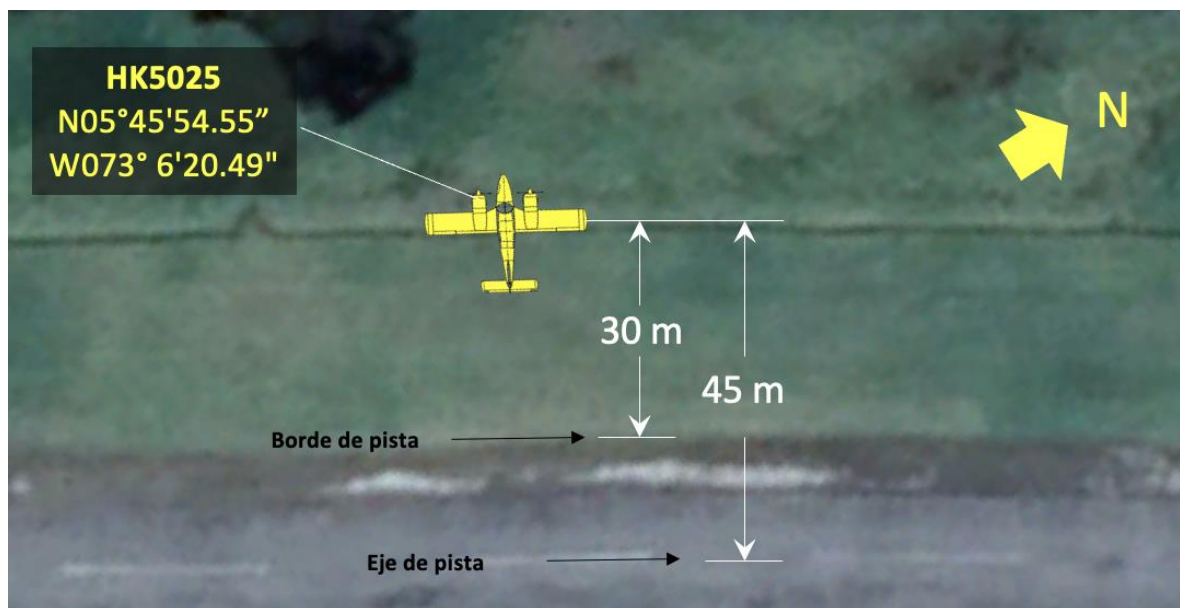


Imagen No. 2 – Ubicación de la aeronave con respecto al borde y al eje de pista.

En inspección se evidenciaron marcas de neumático a lo largo de la pista. Se identificó la primera marca de neumático, la cual pertenecía a la rueda del tren principal izquierdo, a 529 m de la posición final de la aeronave y a 288 m del umbral de la cabecera 04.

Adicionalmente, a 141m de la posición final se evidenciaron marcas lineales de neumático sobre la pista que pertenecían a la rueda del tren principal derecho.

La aeronave sufrió afectación menor de una de las palas de la hélice izquierda, así como el evidente daño y destrucción del material del neumático de la rueda del tren principal izquierdo.

La estructura del tren principal derecho resultó fracturada desde el amortiguador con evidente separación de la rueda del tren principal derecho. Esta fractura provocó el daño del intradós del flap derecho.

La llanta del tren principal izquierdo fue documentada en el proceso investigativo correspondía a una llanta marca Goodyear PN 606C81B1 SN 41367551.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

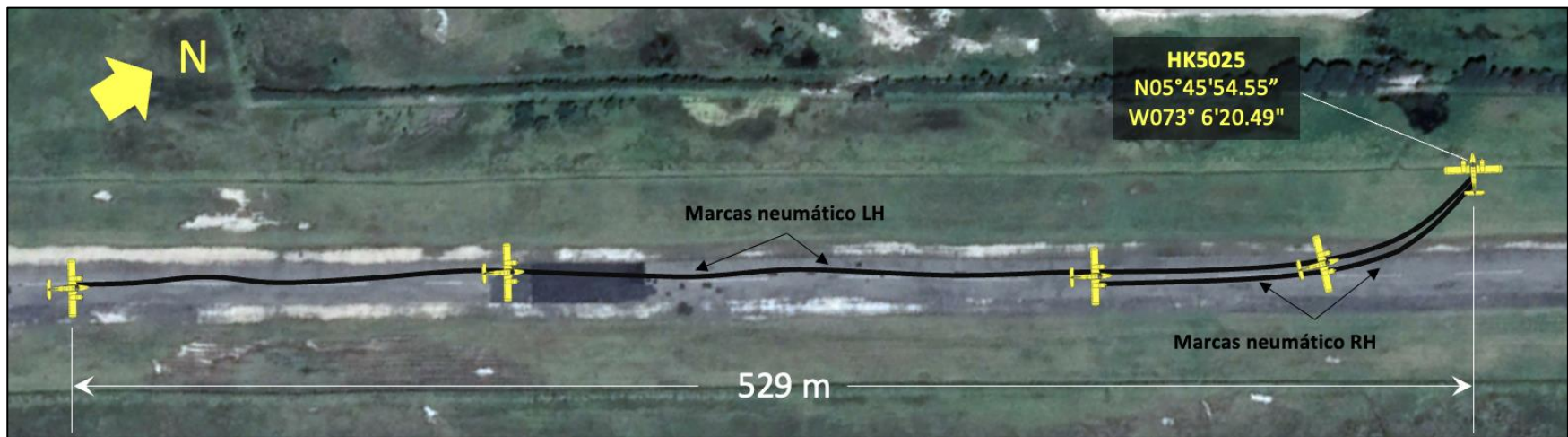


Imagen No. 3 – Marcas de neumático de la aeronave HK5025.

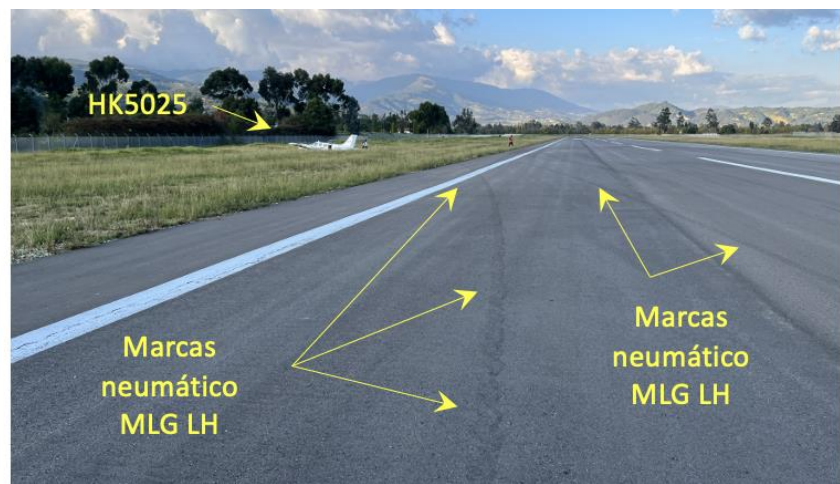


Imagen No. 4 – Marcas de neumático en la pista HK5025.

### 3. TAREAS PENDIENTES DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación del evento cuenta con la información factual relacionada con entrevistas post evento de la tripulación, documentación técnica y operacional, así como información operacional de vuelo del GPS a bordo.

Las tareas pendientes en la investigación:

1. Estudio y análisis de los procedimientos operacionales efectuados por la tripulación.
2. Análisis de falla de la rueda del tren principal izquierdo.
3. Análisis de la documentación y trazabilidad de las ruedas y sus componentes.
4. Análisis de cumplimiento de aeródromo en esferas RAC 14.

-----

Información actualizada el 09 de marzo de 2023





## DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5º.

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

Tel. +(57) 601 2963186

Bogotá D.C. – Colombia