

Grupo de Investigación de Accidentes

GRIAA

GSAN-4.5-12-035



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE

COL-19-26-GIA

Aterrizaje con tren arriba

Cessna 402B, Matrícula HK5126

Junio 06 de 2019

Aeropuerto el Caraño

Quibdó, Chocó, Colombia



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

Aeronave:	Cessna 402B
Fecha y hora del Accidente:	06 junio de 2019, 9:42 HL (14:40 UTC)
Lugar del Accidente:	Aeropuerto El Caraño, SKUI, Quibdó- Chocó- Colombia
Tipo de Operación:	Comercial de Transporte no Regular de Pasajeros
Propietario:	Venus América Corp.
Explotador:	Aeroexpreso del Pacífico – AEXPA S.A.
Personas a bordo:	6 ocupantes (2 Pilotos, 4 Pasajeros)

1. INFORMACIÓN FACTUAL

El 06 de junio de 2019, la Compañía de Aeroexpreso del Pacifico S.A. (AEXPA), cumplía una ruta programada desde el municipio de Nuquí, Aeropuerto Reyes Murillo - SKNQ a la ciudad de Quibdó-Chocó, Colombia, Aeropuerto El Caraño - SKUI, vuelo que era realizado por una aeronave Cessna 402B con matrícula HK-5126, con 6 ocupantes a bordo, 2 Pilotos y 4 pasajeros.

De acuerdo con las declaraciones iniciales proporcionadas por la tripulación, la aeronave despegó de Nuquí a las 11:40 HL, en condiciones meteorológicas visuales. El vuelo transcurrió normalmente.

A 10 mn de Quibdó, la tripulación se comunicó con la Torre de Control de El Caraño, que le informó que notificara 8 millas fuera de Quibdó, debido a un tráfico que se encontraba en final para la pista 13 del aeropuerto.

La tripulación procedió a efectuar la lista de chequeo para el aterrizaje aproximadamente 5 mn antes de la pista y con una altitud aproximada de 1500 pies sobre el nivel del mar.

Durante la aproximación, el Primer Oficial ejercía las funciones del Piloto Volando. Se efectuó la lista de chequeo quedando pendiente alcanzar la velocidad para desplegar el tren de aterrizaje, según lista de chequeo.

Ante la autorización para aterrizar dada por parte de la torre de control, la tripulación verificó que todo en cabina estuviera bajo parámetros normales. Informó la tripulación que entonces se presentaba una fuerte intensidad de luz solar que dificultaba la visibilidad de algunos instrumentos en el panel de control en cabina.

La tripulación informó que, para ese momento la aeronave se encontraba configurada, con flaps, tren de aterrizaje, potencia adecuada y listas de chequeo completas. La tripulación se concentró en el control de otros tráficos y efectuó un básico amplio para enfrentar la final a la pista 13.

El avión aterrizó con el tren de aterrizaje retraído, siendo las hélices los primeros componentes que hicieron contacto con la pista. El avión recorrió aproximadamente 700 metros sobre la superficie asfáltica antes de detenerse.

Al detenerse la aeronave, los tripulantes y pasajeros la abandonaron por sus propios medios, ilesos, y fueron asistidos por los organismos de reacción del aeródromo El Caraño.

Los motores experimentaron parada súbita y las hélices dobladas en las puntas de las palas con evidencia de baja potencia. La parte inferior del fuselaje y algunas superficies de control sufrieron abrasión por el deslizamiento de la aeronave sobre el asfalto.



Imagen No.1: Posición final aeronave HK-5126

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO



Imagen No. 2: Estado final de aeronave HK-5126, parte inferior

2. INSPECCIONES REALIZADAS EN EL CAMPO

El mismo día del evento, 06-jun-2019, dos (2) Investigadores del Grupo de Investigación de Accidentes - AIG de la Autoridad Aeronáutica, se presentaron sobre las 16:00 HL en el lugar de los hechos, para realizar la investigación de campo.

El 07 de junio, se efectuó la evaluación de daños presentados en la aeronave y se hizo un reconocimiento del recorrido del avión y de las marcas dejadas a lo largo de la superficie asfáltica; ante las declaraciones de la tripulación, que aseguraba haber aterrizado con el tren asegurado y las evidencias que indicaban lo contrario, se solicitó colocar el avión en gatos para efectuar pruebas operacionales al sistema de tren de aterrizaje, siguiendo los procedimientos establecido por el fabricante para este tipo de inspección.

El 08 de junio se efectuaron pruebas operacionales al tren de aterrizaje y a los flaps de la aeronave HK-5126.

Con el fin de corroborar la información suministrada inicialmente por la tripulación, el 10 de junio se efectuó una prueba "Pitot", con la aeronave izada, simulando las velocidades de aproximación la configuración, para verificar satisfactoriamente el funcionamiento de las indicaciones de alarma de tren arriba o no asegurado.



Imagen No. 3: pruebas operacionales efectuadas al sistema de trenes de aterrizaje aeronave HK-5126

Se realizó un vuelo de comprobación utilizando otra aeronave C-402B perteneciente a la misma empresa, con las mismas características de la aeronave incidentada. En dicho vuelo se logró identificar que las alarmas audibles funcionaban correctamente; sin embargo, en este vuelo de comprobación, el ajuste de pulgadas del manifold de los motores en el cual debía operar la alarma del tren, se encontró por debajo del régimen estipulado en el manual del fabricante: la alarma debía operar cuando el ajuste alcanzara 13 pulgadas del manifold; y en la comprobación, la alarma se activaba después, al alcanzar 9 pulgadas.

3. TRABAJOS PENDIENTES PARA LA INVESTIGACIÓN

La investigación se encuentra adelantando las siguientes tareas:

- Chequeo del circuito eléctrico y del romper-circuito del motor que activa el sistema de retracción y extensión del tren de aterrizaje.
- Programas de mantenimiento en relación con la calibración de las alarmas de tren arriba o desasegurado.
- Similitudes, diferencias y estandarización del equipo Cessna 402 en la empresa, en lo relacionado con el mantenimiento, operación e indicaciones del tren de aterrizaje.
- Factores humanos, CRM, comparación de procedimientos aplicados por la tripulación.

ESPECIO DEJADO INTENCIONALNETE EN BLANCO

4. RECOMENDACIONES INMEDIATAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

PARA LA COMPAÑÍA AEROEXPRESO DEL PACÍFICO, AEXPA.

REC. IMD 01-19-26-2

Realizar el ajuste del micro switch ubicado en el control de potencias de los aviones C-402B de la compañía, el cual envía la señal eléctrica para activar los sistemas de alarma de tren arriba o no asegurado, de acuerdo con las condiciones de ajuste del manifold establecidas en el manual del fabricante.

REC. IMD 02-19-26-2

Verificar y actualizar las listas de chequeo del equipo C-402B, para que estén acordes con los parámetros, velocidades y limitaciones establecidas en el POH emitido por el fabricante. Instruir a las tripulaciones al respecto y exigir su cumplimiento.

Información actualizada al día 04 de julio de 2019.

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