

Grupo de Investigación de Accidentes

GRIAA

GSAN-4.5-12-035



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE

COL-20-25-GIA

Excursión de pista

Douglas DC3

Matrícula HK-2006

26 de agosto de 2020

San José del Guaviare - Guaviare

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

Aeronave:	Douglas DC-3
Fecha y hora Incidente Grave:	26 de agosto de 2020, 16:14 HL (21:14 UTC)
Lugar del Incidente Grave:	Aeródromo Jorge González, San José del Guaviare, Guaviare - Colombia
Coordenadas:	N02°34'48.49" W072°38'20.44"
Tipo de Operación:	Transporte Aéreo No Regular – Pasajeros y Carga
Explotador:	Aerolíneas Andinas – ALIANSA S.A.S
Personas a bordo:	03 ocupantes; 01 Piloto, 01 Copiloto, 01 Técnico

1. HISTORIA DEL VUELO

El 26 de agosto de 2020 la aeronave DC-3 de matrícula HK2006 fue programada para efectuar vuelos de transporte de carga desde el aeródromo Jorge González (OACI: SKSJ) que sirve a la Ciudad de San José del Guaviare.

La programación para el día 26, consistía en vuelos desde SKSJ hacia La Pedrera (OACI: SKLP), Taraira (OACI: SKTR), Pacoa (OACI: SQPK) y posteriormente el retorno a SKSJ.

La aeronave fue preparada en SKSJ con 2,727 kg de carga hacia SKTR. La aeronave despegó a las 09:42 HL y arribó a SKTR a las 11:28 HL. En SKTR se preparó la aeronave con 965 kg de carga y a las 12:19 HL se efectuó el despegue hacia SKLP a donde arribó a las 12:36 HL. En SKLP se preparó la aeronave con 2,540 kg de carga y a las 13:27 HL despegó hacia SKTR. La aeronave arribó a SKTR a las 13:43 HL y allí se preparó la aeronave con 1,728 kg de carga para la operación hacia SQPK. La aeronave despegó de SQPK a las 14:03 HL y aterrizó en SQPK a las 14:43 HL.

En SQPK, se programó el vuelo hacia SKSJ bajo reglas de vuelo visual (VFR), sin carga a bordo, y tres (3) ocupantes, la tripulación: el Piloto, el Copiloto y un Técnico.

La aeronave despegó de SQPK a las 15:04 HL y procedió hacia SKSJ en condiciones normales. El ATC le autorizó aterrizar por la pista 19 con información de viento cruzado. La tripulación realizó las correspondientes listas de chequeo y mantuvo una velocidad de aproximación se en 95 nudos, con flaps completamente abajo.

A las 16:14 HL la aeronave aterrizó sobre sus trenes principales y se procedió a replegar los flaps. Con 60 nudos, la tripulación escuchó un sonido súbito de pérdida de presión de inflado de la rueda izquierda del tren principal, y ante esta situación, aplicó pedal y freno derecho en un intento por controlar la trayectoria del avión sobre la pista; sin embargo, la aeronave se desvió hacia la izquierda del eje de pista presentándose la excursión de la aeronave sobre la zona de seguridad.

Durante la salida de pista a baja velocidad, los trenes principales cayeron en una zanja paralela a la pista a 21 m del borde de pista en donde se presentó el contacto de las palas

de las hélices de ambos motores contra el terreno. La tripulación apagó motores, reportó la novedad al ATC y evacuó la aeronave por sus propios medios sin sufrir lesiones.

El Incidente Grave se configuró a las 16:14 HL con luz de día y en condiciones meteorológicas visuales (VMC).

La Autoridad de Investigación de Accidentes fue notificada del incidente grave a las 16:30 HL el mismo día del evento y fueron designados dos (2) investigadores que se desplazaron al sitio del evento al siguiente día.

De acuerdo con los protocolos de OACI, se efectuó la Notificación del incidente grave a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y a la National Transportation Safety Board (NTSB) como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave. Fue designado un Representante acreditado en la investigación que se adelanta.

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

La aeronave quedó ubicada en coordenadas $N02^{\circ}34'48.49''$ $W072^{\circ}38'20.44''$ a una elevación de 187 m sobre la zona izquierda del área de seguridad del aeródromo SKSJ. La aeronave distaba a 620 m del umbral de la pista 19, y a 21 m y 36 m del borde y eje de pista respectivamente.

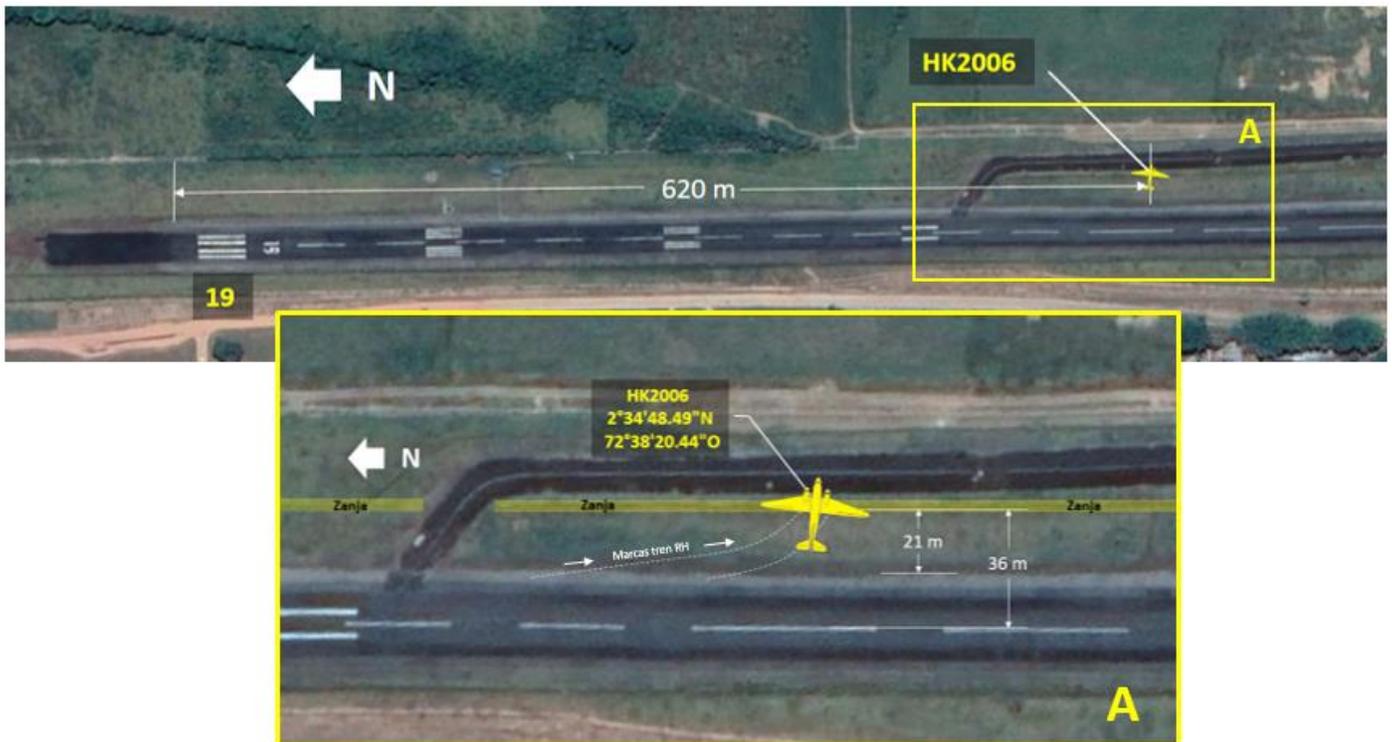


Imagen No. 1 – Posición final de la aeronave HK2006

La aeronave describió una trayectoria de excursión de pista gradual, hacia la izquierda, con evidencia de marcas zigzagueantes que correspondían al neumático del tren izquierdo.



Fotografía No. 1 - Evidencias en pista de marcas del neumático del tren izquierdo HK2006

La aeronave se encontró posicionada en sus trenes principales y el patín de cola, con evidente pérdida total de inflado de la llanta del tren izquierdo. Una inspección detallada a la coraza del neumático reveló la presencia de un tornillo incrustado en el material, sobre su labrado, el cual exhibía una cabeza de tornillo de ½ in.

El tornillo fue removido y se encontró fracturado en la mitad de su longitud. La sección faltante quedó incrustada en la coraza interna de la llanta.



Fotografía No. 2 – Evidencias del tornillo incrustado en el neumático del tren izquierdo HK2006

La aeronave solo presentó daño en dos palas de la hélice de cada motor, por golpe contra la vegetación y terreno. No se presentaron daños adicionales en la aeronave.

Los trenes de aterrizaje fueron inspeccionados sin evidenciar sobrecalentamiento en los frenos, ausencia de componentes o daño en el sistema.

La pista fue inspeccionada con el fin de evidenciar presencia de objetos extraños en pista (FOD) sin encontrar material sobre la misma.

Se dispuso la custodia del neumático para efectuar inspecciones adicionales.

3. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

La investigación actualmente se encuentra adelantando la consecución y el análisis de:

- Trazabilidad de neumáticos
- Análisis de falla del neumático
- Inspección y análisis del aeródromo SKSJ

INFORMACIÓN ACTUALIZADA EL 15 DE SEPTIEMBRE DE 2020

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