

Dirección Técnica de
Investigación de Accidentes

DIACC

GSAN-4.5-12-035



INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE

COL-22-26-GIA

**Malfuncionamiento del tren
de nariz durante el aterrizaje**

Cessna U206G

Matrícula HK4228

01 de mayo de 2022

Kamanaos – Vaupés

Colombia



ADVERTENCIA

El presente Informe Preliminar es presentado por la Autoridad de AIG de Colombia – Dirección Técnica de Investigación de Accidentes, 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 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:	Cessna U206G
Fecha y hora Incidente Grave:	01 de mayo de 2022, 15:38 HL (20:38 UTC)
Lugar del Incidente Grave:	Aeródromo Kamanaos (OACI: SQKM), Vaupés
Coordenadas:	N 01°43'25.27" – W 069°50'23.48"
Tipo de Operación:	Transporte Aéreo No Regular de Pasajeros
Personas a bordo:	01 ocupante

1. HISTORIA DEL VUELO

El 01 de mayo de 2021, el operador programó la ejecución de vuelos de transporte no regular desde el aeropuerto Fabio León Bentley de la Ciudad de Mitú (OACI: SKMU).

Los vuelos se iniciaron a las 10:48 HL y la aeronave realizó cuatro (4) vuelos VFR, así:

1er. vuelo: Mitú – Tiquíe (salida: 10:48 HL, llegada: 11:53 HL)

2º. vuelo: Tiquíe – Mitú (salida: 11:57 HL, llegada: 12:32 HL)

3er. vuelo: Mitú – Kamanaos (salida: 14:17 HL, llegada: 14:37 HL)

4º. vuelo: Kamanaos – Mitú (salida: 14:47 HL, llegada: 15:09 HL)

Todos los vuelos transcurrieron con normalidad, sin novedades. En SKMU el Piloto preparó la aeronave para un quinto vuelo en la ruta SKMU – Kamanaos (OACI: SQKM) Vaupés, con el fin de transportar 235 kg de carga; el Piloto sería el único ocupante.

A las 15:18 HL, la aeronave despegó por la pista 02 de SKMU y procedió de acuerdo con la ruta VFR hacia SQKM, en ascenso para 3,500 pies y 20 min de vuelo.

De acuerdo con declaración del Piloto, al aproximar a SQKM se incorporó con el viento para la pista 07. Efectuó la reducción y configuración de la aeronave en básico con 20 grados de flaps y mantuvo 70 nudos.

En final corta, a 300 m y 200 pies de altitud, a las 15:38 HL configuró los flaps en máxima posición. La velocidad de contacto con el terreno fue de 60 nudos IAS con un aterrizaje y desaceleración normal.

Cuando aplicó frenos en carrera de desaceleración, alcanzando aproximadamente 10 nudos IAS, justo cuando se disponía a girar el avión para la plataforma, se produjo el rompimiento del tren de nariz, el golpe de la hélice con el terreno y la parada súbita del motor.

La aeronave se detuvo y el Piloto efectuó la apagada del motor y evacuó la aeronave, ileso.

El incidente grave ocurrió a las 15:38 HL, en luz de día y condiciones VMC.



Fotografía No. 1 – Posición final aeronave HK4228

De acuerdo con los protocolos de OACI, se efectuó la Notificación del evento a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos, como Estado de Diseño y de Fabricación de la aeronave, y fue asignado un Asesor Técnico por parte del fabricante Cessna para apoyar el proceso investigativo.

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

Inspección de campo

La aeronave quedó ubicada en sentido 07 – 25 del aeródromo SQKM, sobre la pista, en coordenadas N 01°43'25.27" – W 069°50'23.48", después de recorrer aproximadamente 400 m, desde el punto de aterrizaje hasta la posición final.

La aeronave yacía en posición normal posada sobre la estructura de la sección frontal de del tren de nariz de la aeronave, con evidente desprendimiento de la rueda del tren de nariz, a una elevación de 578 pies y con rumbo final 303°.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO



Figura No. 1 – Posición de la rueda del tren de nariz aeronave HK4228

La inspección detallada del componente reveló la fractura del *fork-heavy duty nose gear* PN: 1243634-1, en la sección superior, en el anidamiento al shock strut del tren de nariz.

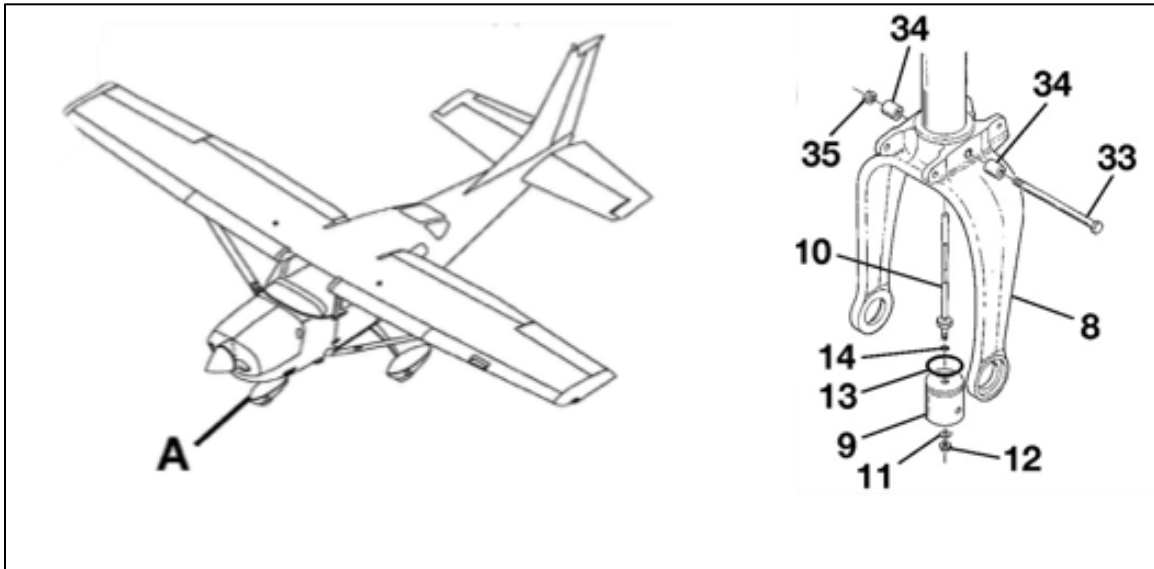


Imagen No. 2 – componente Fork heavy Duty Nose Gear aeronave HK4228.

3. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

La investigación actualmente cuenta con toda la información técnica y operacional. Se adelanta el proceso investigativo en:

- Inspección análisis de falla componente *fork-heavy duty nose gear*.
- Verificación de documentación de mantenimiento relacionado con el componente *fork-heavy duty nose gear*.
- Revisión de eventos mundiales de rompimiento del *fork-heavy duty nose gear*.
- Asesoría técnica por parte de ingenieros estructurales de Cessna.
- Revisión de procedimientos operacionales.

INFORMACIÓN ACTUALIZADA EL 25 DE MAYO DE 2022

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

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



Dirección Técnica de
Investigación de Accidentes

DIACC

GSAN-4.5-12-035



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

