

Investigación: COL-15-32-GIA

Incidente Grave

15 de agosto de 2015 en la pista del Aeródromo Juan José Rondón (SKPA) de la Ciudad de Paipa, Boyacá

Aeronave: Beech Aircraft King 350 Matricula: N188RU

Lesiones: Ninguna

La información aquí expuesta realizada por el Grupo de Investigación de Accidentes (GRIAA) hace parte del Informe Preliminar de suceso aéreo que establece el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional y los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos RAC 8. Esta es una Información Preliminar, sujeta a cambios, y puede contener errores. Cualquier error en este informe será corregido una vez se haya completado el Informe Final.

El día 15 de agosto de 2015, la aeronave de matrícula N188RU, operada en la modalidad de aviación ejecutiva, despegó en condiciones IFR (reglas de vuelo por instrumentos) desde el Aeropuerto Alfonso López Pumarejo (SKVP) que sirve a la ciudad de Valledupar, hacia al Aeródromo Juan José Rondón (SKPA) con once (11) ocupantes a bordo entre ellos dos (02) tripulantes.

Con base en las declaraciones preliminares, siendo las 19:03 UTC (14:03 HL) durante la maniobra de aterrizaje por la pista 04, la aeronave hizo contacto con la superficie asfáltica e inmediatamente experimentó un (01) primer rebote que lo sacó nuevamente a vuelo. Al entrar en contacto nuevamente con la pista se produce un (02) segundo rebote que ocasionó la fractura y retracción de la estructura del tren de nariz. Durante la ocurrencia del (02) segundo rebote el piloto llevó los mandos hacia atrás con el fin de reducir la fricción de la sección de nariz con la pista. El avión terminó su recorrido sobre el eje central a 198 metros de la cabecera 22. El recorrido total fue de 906 metros desde el primer contacto con la pista hasta su posición final.

Los tripulantes y pasajeros evacuaron ilesos por sus propios medios la aeronave. El Incidente Grave se configuró con luz de día y en condiciones meteorológicas visuales. No se presentó incendio pre ni post impacto.

El Grupo de Investigación de Accidentes (GRIAA) fue notificado el mismo día del evento a las 19:20 UTC (14: 20 HL) por el señor administrador del aeródromo de Paipa y de inmediato se dio inicio a la Fase de Notificación y alistamiento, designando un (01) investigador quien se desplazó hacia la ciudad de Paipa con el fin de poder obtener las respectivas evidencias en campo.

En la inspección realizada en campo, no se identificaron vestigios de contacto con la pista en el (01) primer rebote experimentado por la aeronave. En el (02) segundo rebote se evidenció la abrasión del trunnion y las trazas de contacto de las hélices con la activa. En la caminata inicial realizada en el lugar del evento, se encontraron la rueda del tren de nariz hacia tercer tercio de pista (cabecera 22) en las coordenadas N05°46'03" W073°06'11" y fragmentos del rin en un perímetro de 25 metros en dirección hacia la rueda; así mismo se encontraron fragmentos del pistón del cilindro de extensión del tren y el shimmy damper¹. Los componentes del panel de la sección del tren de nariz quedaron incrustados dentro de la estructura de la aeronave. El avión quedó ubicado sobre el eje central de la pista en las coordenadas N05°46'10" W073° 06'09" con un rumbo final de 04°.

La investigación se encuentra en proceso de obtención documental, análisis de los procedimientos efectuados en cabina a través del CVR, y en coordinaciones para la inspección (Análisis de Falla) del conjunto del tren de nariz tomado en custodia por el GRIAA. Al momento de emisión del presente informe preliminar se notificó a la National Transportation Safety Board (NTSB) quien asignó un Representante Acreditado para asistir la investigación que adelanta el GRIAA. Información actualizada el día 31 de Agosto de 2015, 19:00 UTC (14:00 HL) siguiendo el protocolo internacional respectivo.

Con base en la investigación de campo realizada se emitieron tres (3) recomendaciones de carácter inmediato, relacionadas con el cierre preventivo de la pista del aeródromo SKPA, con el mantenimiento (corte de vegetación) a la zona de seguridad y con la implementación por parte de la empresa de un procedimiento para la identificación de los peligros en las pistas (panorama de riesgos) y plataformas de aeródromos no controlados en las cuales se operen. Dichas recomendaciones se emiten a manera preventiva aunque los factores contribuyentes estén aún por determinarse.

¹ Shimmy damper: Unidad hidráulica individual, que resiste repentinas cargas de torsión aplicadas a la rueda frontal durante las operaciones en tierra, permitiendo un giro suave de la misma.



Ubicación Final de la Aeronave y evidencias en Pista SKPA



Llanta Tren de Nariz ubicada a 30 mtrs Zona de Seguridad Costado Derecho



Fractura y Retracción Tren de Nariz



Vista Frontal Fuselaje Tren de Nariz



Estado Final Aeronave N188RU



Grupo de Investigación de Accidentes & Incidentes
 Av. Eldorado No. 103 – 23, OFC 203 - CEA
 investigacion.accide@aerocivil.gov.co
 Tel. +57 1 2962035
 Tel. +57 3175171162 (24Hrs)
 Bogotá D.C – Colombia