

Investigación: COL-14-27-GIA

Incidente Grave

27 de Junio de 2015 en espacio aéreo de Trinidad y Tobago, Zona de Control Piarco (TTZP CTR), – FL370

Aeronave: Airbus A330-243, Matrícula: N973AV

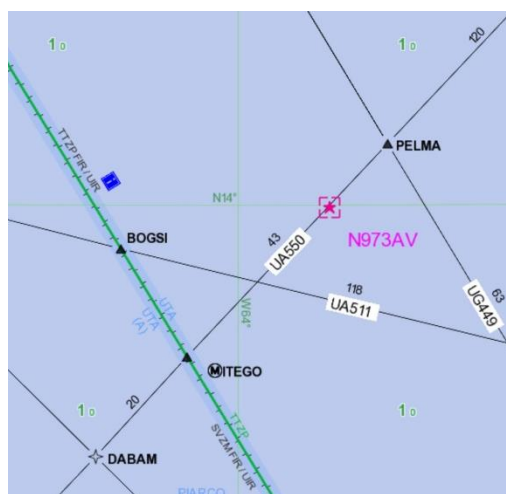
Lesiones: Menores

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 26 de Junio de 2015, a las 23:20HL (04:20UTC), la aeronave Airbus A330, en cumplimiento del vuelo AV018, encontrándose a FL370 sobre el área de zona de control Piarco (TTZP CTR), experimentó condiciones de turbulencia severa, obligando a la tripulación a retornar al aeropuerto internacional Hato (TNCC) de Curazao. En el evento, 38 ocupantes sufrieron lesiones menores, entre ellos 9 tripulantes de cabina y 29 pasajeros.

El vuelo correspondía a un itinerario originado desde el aeropuerto internacional Eldorado (SKBO) de la ciudad de Bogotá D.C – Colombia, con destino al aeropuerto internacional El Prat (LEBL), de la ciudad de Barcelona – España con 266 personas a bordo. (13 tripulantes y 253 pasajeros).

De acuerdo a declaraciones preliminares aportadas por la tripulación, encontrándose a 15NM del punto de notificación PELMA, la tripulación identifica en el radar de la pantalla de navegación (ND), una zona en verde que posteriormente fue confirmada visualmente al observar un tope nuboso ubicado debajo de la trayectoria de vuelo. Al sobrevolar el tope nuboso, la aeronave entró en condiciones de turbulencia, obligando a la tripulación a ejercer control de la trayectoria de vuelo.



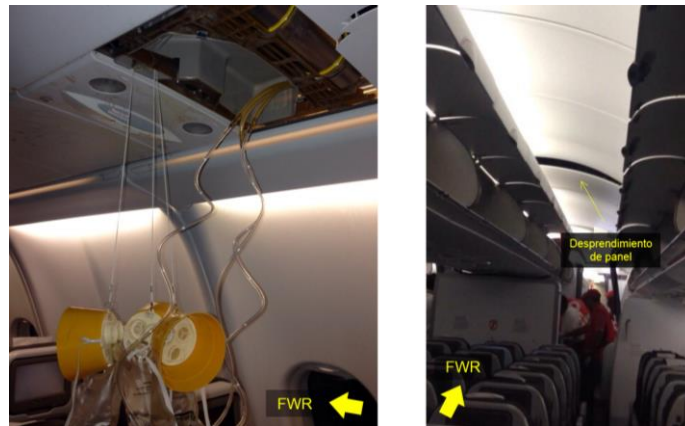
Ubicación de la aeronave durante el encuentro turbulento

Después del evento, miembros de la tripulación de cabina comunicaron que varios pasajeros y tripulantes habían resultado lesionados por el encuentro con turbulencia, y ante ésta situación el capitán decidió retornar. Inicialmente, la tripulación decidió proceder al aeropuerto internacional de Maiquetía (SVM) de la ciudad de Caracas – Venezuela, sin embargo, ante la situación estable de los pasajeros y tripulantes que resultaron lesionados, el capitán decidió proceder al aeropuerto Ernesto Cortissoz (SKBQ) de la ciudad de Barranquilla – Colombia.

En ruta hacia SKBQ, un médico que se encontraba a bordo como pasajero, comunicó a la cabina de mando que uno de los tripulantes de cabina presentaba lesiones de consideración y que era necesaria su intervención médica inmediata, razón por la cual, el capitán tomó la decisión de efectuar el aterrizaje en el aeropuerto más cercano que correspondía al aeropuerto internacional Hato (TNCC) de Curazao.

La aeronave efectuó el aterrizaje en TNCC en condiciones normales y fue asistido por el personal de bomberos y cruz roja de la isla de Curazao quienes prestaron los servicios médicos al personal lesionado. A

consecuencia del encuentro con turbulencia, la aeronave no sufrió daños estructurales. En la cabina de pasajeros, algunas unidades de servicio de pasajeros (PSU) resultaron desacopladas y rotas, como algunos paneles del techo de cabina que fueron desprendidos parcialmente.



Daños en la cabina de pasajeros

El GRIAA fue notificado del evento el 27 de Julio e inmediatamente, inició la investigación por Incidente Grave. A través del departamento de Seguridad Aérea de la compañía, se obtuvieron los registros de las voces de cabina (CVR) y los registros de datos de vuelo (FDR). Durante la revisión preliminar de los datos de vuelo, se confirmó que la aeronave sufrió un cambio a 1,785 gravedades verticales entre las 04:20:52UTC y 04:20:56UTC, y en seis (6) segundos, un cambio en la dirección del viento oscilante a más de 95° entre los 040° y 135°.

La imagen satelital en canal IR2 correspondiente a las 04:15UTC, mostró en la zona de la ocurrencia, abundante presencia de humedad en la media y alta atmósfera que interactuaba con el paso de un onda tropical. Al realizar una georreferenciación de la posición en la que se presentó la turbulencia, y la imagen satelital, se observó que la aeronave cruzaba una evolución convectiva de aproximadamente 8NM de circunferencia.

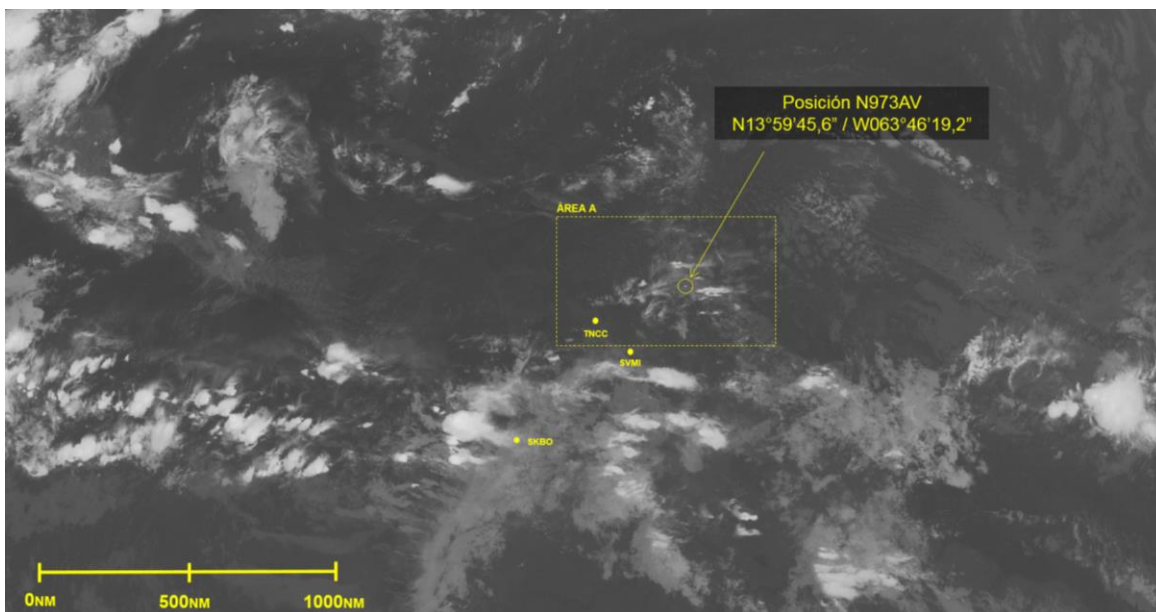
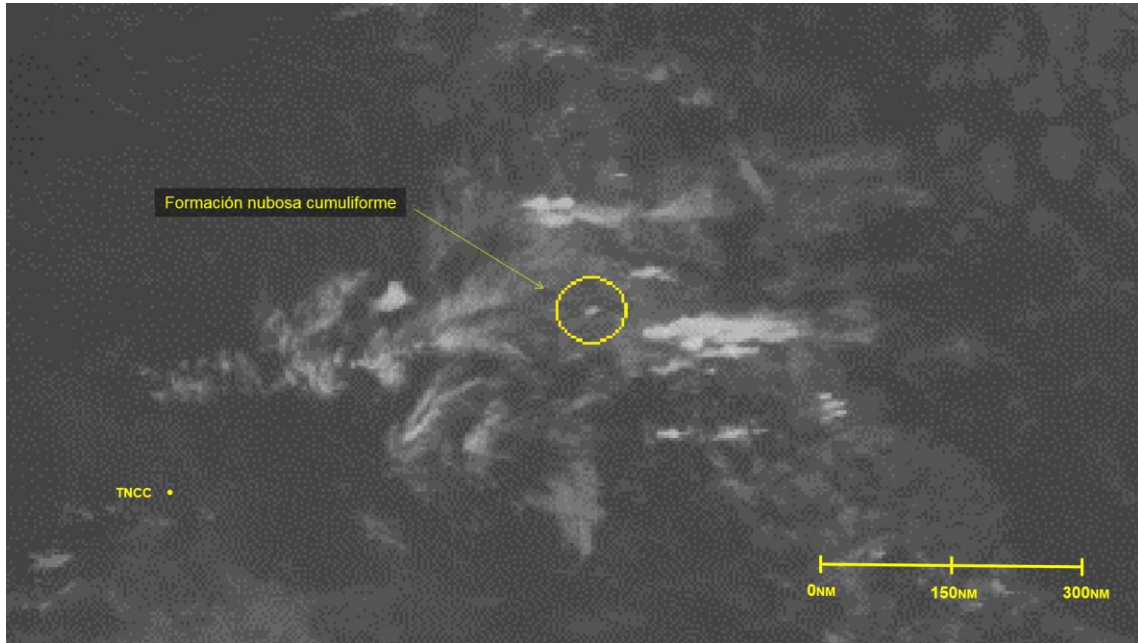


Imagen satelital en canal IR2 GOES 13 – 27 Junio 2015, 04:15UTC



Detalle del área A – imagen satelital IR2, 27 Junio 2015, 04:15UTC

La investigación se encuentra adelantando proceso de obtención documental, recopilación de información fáctica meteorológica e información operacional de la aeronave. Así mismo se encuentra en proceso de entrevistas a testigos y validación de procedimientos.

Se notificó el suceso a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a la National Transportation Safety Board (NTSB) como Estado de Matrícula y a la Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) como Estado de Fabricación. Al momento de emisión del presente informe preliminar ya fueron asignados representantes acreditados para asistir el proceso investigativo.

Información actualizada el día 13 de Julio de 2015, 16:25HL (21:25UTC).



*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*