



INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE

COL-24-20-DIACC

Aterrizaje de emergencia por sospecha de humo y fuego

Airbus A340-300

Matrícula HB-JMD

Marzo 25 de 2024

Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, Barranquilla

Colombia

ADVERTENCIA

El presente Informe Preliminar es presentado por la Autoridad de AIG de Colombia, Dirección Técnica de Investigación de Accidentes Aéreos – 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 índole 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:	Airbus A340-300
Fecha y hora del Accidente:	25 de marzo de 2024 04:43 UTC
Lugar del evento:	Aeropuerto Ernesto Cortissoz – Barranquilla, Colombia
Tipo de Operación:	Transporte Aéreo Regular de Pasajeros
Número de ocupantes:	13 Tripulantes, 314 Pasajeros
Taxonomía OACI:	Falla de componente no motor SCF – NPP

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1 Reseña del vuelo

La aeronave Airbus 340, con matrícula HB-JMD, de transporte aéreo regular de pasajeros cumplía un vuelo en la ruta Bogotá – Cartagena - Zúrich. A las 22:41 HL despegó del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de Cartagena, con rumbo a Zúrich, con 13 tripulantes y 314 pasajeros a bordo, utilizando la pista 01, aplicando máxima potencia y con los *packs* del sistema de aire acondicionado en *On*.

Durante el ascenso inicial al cruzar a través de 6,000 pies, y cuando la tripulación redujo la potencia, el SIC notó que había presencia de lo que parecía humo visible en la cabina, y posteriormente percibió un ligero olor a quemado. Ante esta situación, la tripulación hizo uso del sistema de oxígeno de emergencia a través de los equipos *quick donning mask (QDM)* y *protection breathing equipment (PBE)*.

La tripulación se declaró en emergencia, y como se encontraban a 30NM del aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla, decidieron dirigirse a aterrizar en ese aeropuerto, que contaba con una pista de mayor longitud que la de Cartagena. El ATC orientó a la tripulación y activó los servicios de emergencia del aeropuerto.



Imagen No. 1 – Trayectoria de vuelo aeronave HB-JMD

La aeronave aterrizó en condiciones normales a las 23:04 HL y se detuvo sobre la pista. Luego de verificar la ausencia de fuego, la aeronave abandonó la pista y rodó por sus propios medios hasta el sitio de parqueo.

Los ocupantes abandonaron la aeronave por sus propios medios, de manera normal y sin lesiones. La aeronave no sufrió daños como consecuencia del suceso.

1.2 Investigación de campo

Dos investigadores de la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes se trasladaron a BAQ el día de ocurrencia del evento, y realizaron diferentes pruebas en la aeronave, con el fin de evaluar el funcionamiento y detección de fallas de los sistemas y condición del sistema de aire acondicionado de la aeronave.

Dichas pruebas e inspecciones contaron con el acompañamiento de un experto técnico en aeronavegabilidad delegado por parte del operador.

Dentro de los hallazgos más importantes, se determinó que la bahía del *air cycle machine (ACM)* del *pack* No. 2 no evidenciada daños visuales en su exterior.

No obstante, un acercamiento detallado reveló un daño visible desde el exterior del ACM al lado de la salida de la turbina, con algunas palas dañadas, y rozamiento de los álabes con la carcasa.

El *pack* No. 1 operaba en condiciones normales.

El *pack* No. 2 operaba; sin embargo, alcanzaba temperaturas superiores a 98° haciendo que en la cabina de mando apareciera el anuncio *ECAM PACK 2 REG FAULT*.

Para poder coordinar las acciones de inspección del *pack* No. 2, se autorizó al operador para que realizara un vuelo ferry hasta ZRH, sin pasajeros, con la anotación del *pack* diferida. Para ello se cerró la válvula Pack 2 flow control valve.

La investigación efectuó la custodia de los registradores de datos de vuelo y de voces de cabina.



Fotografía No. 1 – Registrador de datos de vuelo FDR aeronave HB-JMD

2. Organización de la Investigación

En cumplimiento a lo establecido en el Anexo 13 de la OACI y las disposiciones contenidas en el RAC 114, la DIACC procedió a realizar la notificación del evento a las Autoridades de Investigación AIG correspondientes a los Estados de matrícula, de fabricación de la aeronave, de los motores y de los registradores de vuelo.

De esta forma, se obtuvo la participación y asistencia en la investigación de la Autoridad de Investigación de Accidentes de Suiza (STSB) y de la Autoridad de Investigación de Accidentes de Francia (BEA). Así mismo, las casas fabricantes Airbus y Honeywell delegaron expertos técnicos que asistirán el proceso investigativo.

3. Tareas pendientes

En el proceso investigativo, se adelantarán, entre otras, las siguientes actividades:

- Descarga y análisis de datos de vuelo contenidos en el FDR y CVR a bordo de la aeronave.
- Análisis de factores de operaciones y planeación de vuelo.
- Análisis de factores organizacionales.
- Análisis de factores de aeronavegabilidad.
- Análisis de Factores Humanos.

Información actualizada el 18 de noviembre de 2024



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