



INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE

COL-24-71-DIACC

Declaratoria de emergencia por mínimos de combustible

Airbus A320-214

Matrícula N957AV

09 de noviembre de 2024

Área de control 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 A320-214, N957AV
Fecha y hora del Incidente grave:	09 de noviembre 2024, 20:02HL (01:02 UTC)
Lugar del Incidente Grave:	Área de Control Barranquilla, Colombia
Coordenadas:	N08°49'02.54" – W075°49'33.19"
Tipo de Operación:	Transporte Aéreo Comercial de Pasajeros
Número de ocupantes:	Total 186. Seis (6) tripulantes, 180 pasajeros.
Taxonomía OACI:	FUEL

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1 Reseña del vuelo

El 09 de noviembre de 2024 la aeronave Airbus A320-214 fue programada para efectuar el vuelo AVA9752 entre el aeropuerto Internacional Eldorado (SKBO) de Bogotá D.C., y el aeropuerto internacional Rafael Núñez (SKCG) de Cartagena.

El vuelo fue abordado por 180 pasajeros y 6 tripulantes. La aeronave estaba abastecida con un total de 5,578 kg de combustible para el vuelo, y como aeródromo alternativo propuso el aeropuerto Ernesto Cortissoz (SKBQ) de Barranquilla.

La aeronave inició remolque y puesta en marcha a las 23:14 UTC y despegó por la pista 14L a las 23:31 UTC. El CM1 actuó como Piloto Monitoreando (PM) y el CM2 actuó como Piloto Volando (PF).

El vuelo transcurrió normalmente y el ATC informó a la tripulación prever aproximación en Cartagena para la pista 19. La aeronave inició el descenso y aproximación a las 00:15 UTC.

A las 00:28 UTC la aeronave fue autorizada para volar a la posición SINOB para aproximación a la pista 19, por la presencia de otro tráfico en el aeródromo. Allí en la posición SINOB efectuó espera hasta las 00:34 UTC. La tripulación comentó que en la posición UTLOK había presencia de mal tiempo. Posteriormente fue autorizado el aterrizaje en SKCG y el CM2 transfirió los controles al CM1 como PF.

A las 00:45 UTC, en final corta se presentaron condiciones meteorológicas deterioradas con lluvia fuerte y visibilidad reducida, ante lo cual el PF decidió efectuar un sobrepaso. La aeronave efectuó espera en el punto SIMAB, y confirmó que las condiciones meteorológicas en el aeródromo alternativo, SKBQ, también se encontraban deterioradas.

En este punto, la tripulación decidió proceder hacia el aeródromo Los Garzones (SKMR) de Montería, ya que contaba con buenas condiciones meteorológicas.

Tras consumir el combustible de reserva, siendo las 01:02 UTC, la tripulación declaró al ATC en emergencia por bajo nivel de combustible. El ATC dio instrucciones para proceder a la pista 32 de Montería; y la aeronave aterrizó en este aeródromo a las 01:18 UTC, con un remanente de 680 kg de combustible.

La aeronave abandonó la pista y rodó hasta el punto de parqueo por sus propios medios. Los pasajeros y la tripulación desembarcaron la aeronave normalmente. No se presentaron lesiones a personas, ni daños.

La Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia (Dirección Técnica de Investigación de Accidentes - DIACC) fue alertada sobre la situación presentada a las 01:05 UTC por parte del ATC.

Siguiendo las disposiciones de Investigación de Accidentes Aéreos contenidas en el Anexo 13 OACI, la DIACC realizó la Notificación del Incidente Grave a la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI, a la Bureau d'Enquêtes et d'Analyses – BEA de Francia como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave y a NTSB de los Estados Unidos como Estado de Registro.

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

La DIACC inició investigación por incidente grave y confirmó que no existieron daños o lesiones en ocupantes.

Se efectuó la lectura y recuperación de los datos de los registradores de vuelo FDR y CVR. Dichos componentes fueron descargados satisfactoriamente y la información contenía el evento acaecido.

Se efectuó la entrevista a la tripulación involucrada y al personal de despacho de la compañía, así como la recopilación de documentación operacional y organizacional.

La información meteorológica (METAR) de superficie de los aeródromos SKCG, SKBQ y SKMR, en el lapso en que se produjeron los eventos era la siguiente:

Cartagena:

SKCG 082300Z 18008KT 170V240 9999 SCT017TCU 28/25 Q1007 RMK TCUNW/N =

SKCG 090000Z 20005KT 9999 SCT017CB 28/25 Q1008 RMK CB/NE=

SKCG 090035Z 19008KT 9999 RA FEW015CB BKN017 26/25 Q1009 RMK CB/NE=

Barranquilla:

SKBQ 090000Z VRB02KT 7000 TSRA SCT010CB 26/24 Q1008 BECMG TL0100 9999 NSW RMK CB/NW=

SKBQ 090006Z VRB03KT 4000 +TSRA SCT010CB 25/24 Q1009 BECMG TL0115 9999 NSW RMK CB/NW =

SKBQ 090100Z VRB03KT 4000 TSRA SCT012CB 24/23 Q1010 NOSIG RMK CB/NW =

Montería:

SKMR 090000Z 25005KT 220V290 9999 FEW012 26/23 Q1008 =

SKMR 090100Z 24004KT 210V270 9999 FEW013 26/22 Q1009 =

De otra parte, la imagen satelital de las condiciones meteorológicas mostraba la evolución de focos convectivos al N y NW en el área de SKCG, y gran evolución de tormentas al N de SKBQ.

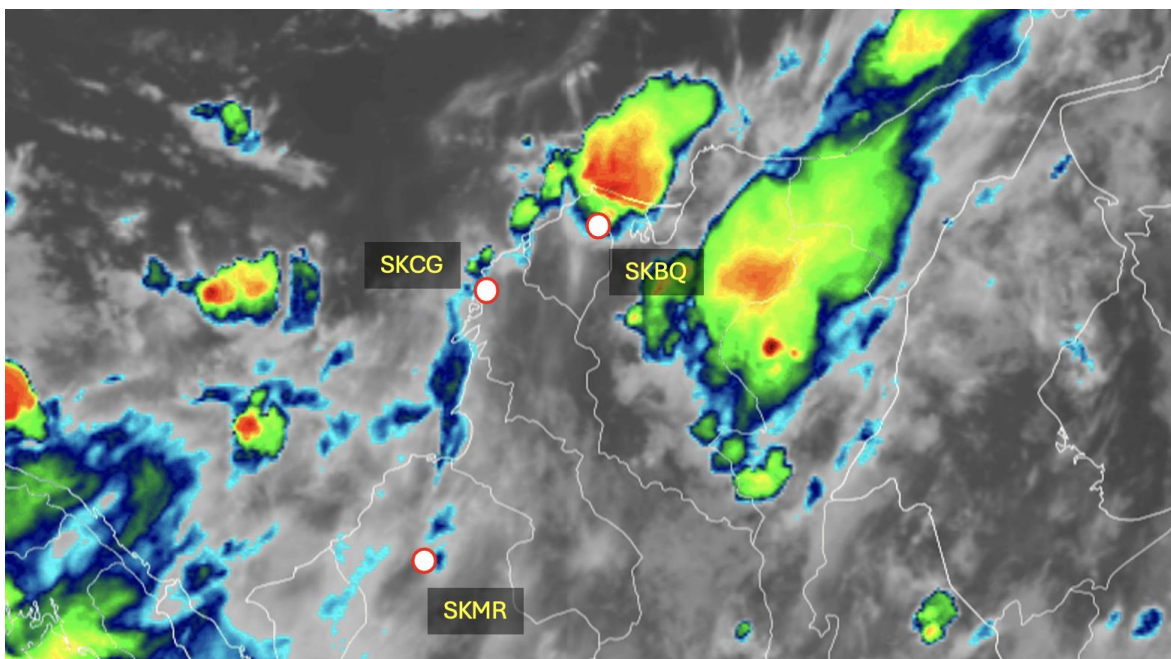


Imagen No. 1 – Imagen satelital IR CH13 GOES 16 – 09 nov 2024, 00:30 UTC

3. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

La investigación se encuentra en la verificación y análisis de las políticas de combustible del Operador, la información de planificación del vuelo, los datos de vuelo y grabaciones de voces de cabina.

Así mismo, la investigación se encuentra en estudio y verificación de las actuaciones en la emisión de los informes TAF y METAR en los aeródromos SKCG y SKBQ.

Las causas del evento serán establecidas en el Informe Final de la investigación.

Información actualizada el 09 de diciembre 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