



INFORME PRELIMINAR

INCIDENTE GRAVE

COL-22-82-DIACC

Excursión de pista

Cessna 750 Citation X

Matricula: N156VP

29 de diciembre de 2022

Aeropuerto José María Córdoba, Rionegro, Antioquia, 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:	Cessna 750 Citation X, N156VP
Fecha y hora del Incidente Grave:	29 de diciembre de 2022
Lugar del Incidente Grave:	Aeropuerto José María Córdoba, Rionegro Antioquia, Colombia.
Coordenadas:	N 06°02'2.43" W 075°25'25.85"
Número de ocupantes:	11 (1 Piloto, 1 Copiloto, 9 ocupantes)
Tipo de Operación:	Aviación General, Privada.

1. RESEÑA DEL VUELO

El 29 de diciembre de 2022, la aeronave modelo Cessna 750 Citation X de Aviación General Privada, con matrícula N156VP, fue programada para efectuar un vuelo privado desde el aeropuerto Marcos A. Gelabert de Panamá, (OACI: MPMG), hacia el aeródromo José María Córdoba (OACI: SKRO), ubicado en el municipio de Rionegro, Antioquia.

La aeronave fue abastecida con 733 galones de combustible; abordó viajaban 11 ocupantes, 2 tripulantes, 1 Técnico de mantenimiento y 8 personas más, para un peso total de 32354 libras de despegue.

La tripulación presentó el plan de vuelo hacia SKRG, bajo reglas de vuelo por instrumentos, con una hora estimada de salida a las 16:30 UTC, con un nivel de vuelo FL 350, tiempo tiempo en ruta de 45 minutos y una autonomía de 4 horas.

De acuerdo con la información ADS-B (Automatic Dependent surveillance, Broadcast), a las 17:35 UTC, la aeronave rodó hacia la pista 19, y a las 17:38 UTC, inició el despegue.

El Comandante realizaba labores de Piloto Volando (PF), y el Primer Oficial, de Piloto Monitoreando (PM). A las 18:02 UTC, la aeronave alcanzó un nivel de vuelo de 35.000 pies; el vuelo en ruta se cumplió de acuerdo con el Plan de Vuelo, sin novedades.

A las 18:12 UTC, la aeronave inició el descenso hasta alcanzar 12.000 pies, para aproximación ILS hacia la pista 01 del aeropuerto José María Córdoba.

De acuerdo con la apreciación de PF al inicio de la aproximación hubo turbulencia moderada, que produjo movimientos de alabeo en el avión.

A las 18:23 UTC, la aeronave interceptó el ILS, y, de acuerdo la tripulación, mantuvieron la velocidad de referencia (Vr) calculada, que correspondía a 128 nudos. Los datos mostrados en la pantalla primaria de navegación (ND) registraban viento de cola de 2 nudos aproximadamente.

La tripulación configuró la aeronave de acuerdo con los procedimientos del manual de avión, y aterrizó en la pista 01 del aeropuerto José María Cordova.



Imagen No. 1: Ruta de la aeronave N156VP.

La toma de contacto, a las 18:27 UTC, fue normal, centrada en la pista y en la zona de toma de contacto (TDZ), sin rebotes. El sistema de *speed brake*, se activó correctamente.

Pasados 10 segundos aproximadamente después de aterrizar, la tripulación identificó las luces blancas de los reversos en el panel superior, que indicaban el correcto funcionamiento del sistema y los activó, de acuerdo con lo indicado en las listas de chequeo de la aeronave.

Sin embargo, una vez activado el sistemas de reversos de los motores y después de accionar el sector de desaceleración, se presentó un cambio brusco hacia la izquierda, cambiando sustancialmente la trayectoria inicial de la aeronave; el PF, inmediatamente, intentó corregir la dirección utilizando el control direccional y el freno derecho, y desactivando los reversos.

Las acciones realizadas por el PF no dieron resultado, y la aeronave abandonó la pista por el costado izquierdo, hacia la zona de seguridad; después de recorrer 185 metros la aeronave se detuvo, quedando ubicada en las coordenadas N 06°02'2.43" W 075°25'25.85", con rumbo final de 326°.

El ATC realizó el llamado correspondiente al SEI que acudió de inmediato al sitio ubicación de la aeronave; el Piloto se comunicó con la Torre de Control solicitando una inspección visual de posible presencia de fuego o humo. Tanto el ATC como el SEI confirmaron que no se veía fuego ni humo alrededor de la aeronave.

Una vez confirmada la información, el PF aseguró la aeronave y la tripulación asistió a los ocupantes, quienes abandonaron la aeronave por sus propios medios y sin lesiones. Los ocupantes fueron dirigidos a sanidad aeroportuaria para su valoración, confirmándose que estaban ilesos.



Imagen No. 2: Zona de toma de contacto de la aeronave N156VP.



Imagen No. 3: Punto de aplicación de reversibles para el N156VP.



Imagen No. 4: Excursión de pista de la aeronave N156VP.

El Incidente Grave se configuró a las 18:28 UTC, con luz de día, en condiciones VMC; no hubo fuego antes ni después del evento.

La aeronave no sufrió daños importantes. Solo se identificó la fractura de la compuerta izquierda del tren principal de aterrizaje.

El aeródromo se cerró durante 01:38 horas para facilitar la asistencia a la emergencia. Sin embargo, la aeronave fue removida del sitio el día siguiente, día en horas de la mañana, ya que se evaluó y se determinó que su ubicación no constituía un riesgo mayor para la operación de aeródromo.

La Dirección Técnica de Investigación de Accidentes (DIACC) recibió la notificación del evento por parte del concesionario del aeropuerto José María Cordova, tan pronto ocurrió el mismo. Se dispuso de dos (2) investigadores quienes se desplazaron a Rionegro para iniciar la investigación respectiva.

Así mismo, se efectuó la Notificación del Incidente Grave a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y a la National Transport Safety Board (NTSB), de los Estados Unidos, como Estado de diseño, de fabricación y de matrícula de la aeronave.

La NTSB asignó un Representante Acreditado para la investigación.

Así mismo, fueron asignados Asesores Técnicos de las empresas Textron y Roll Royce fabricante de la aeronave y de las plantas motrices, respectivamente.



Fotografía No. 1: Posición final de la aeronave N156VP.

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

2.1. Inspección de campo

Se realizó la inspección de campo, durante el cual se obtuvo evidencia fotográfica, se efectuó el análisis de la pista y del aeródromo, y se recolectó información del Servicio de Extinción de Incendios, del Control de Tránsito Aéreo y de la tripulación de la aeronave.

2.2. Daños sufridos por la aeronave

La aeronave sufrió daños en la compuerta del tren derecho, la cual se fracturó y, posteriormente, se dependió de su soporte principal, acción que sucedió cuando la aeronave salió de la pista y golpeo la zona de seguridad con una superficie de pasto y lodo.

2.3. Otros daños

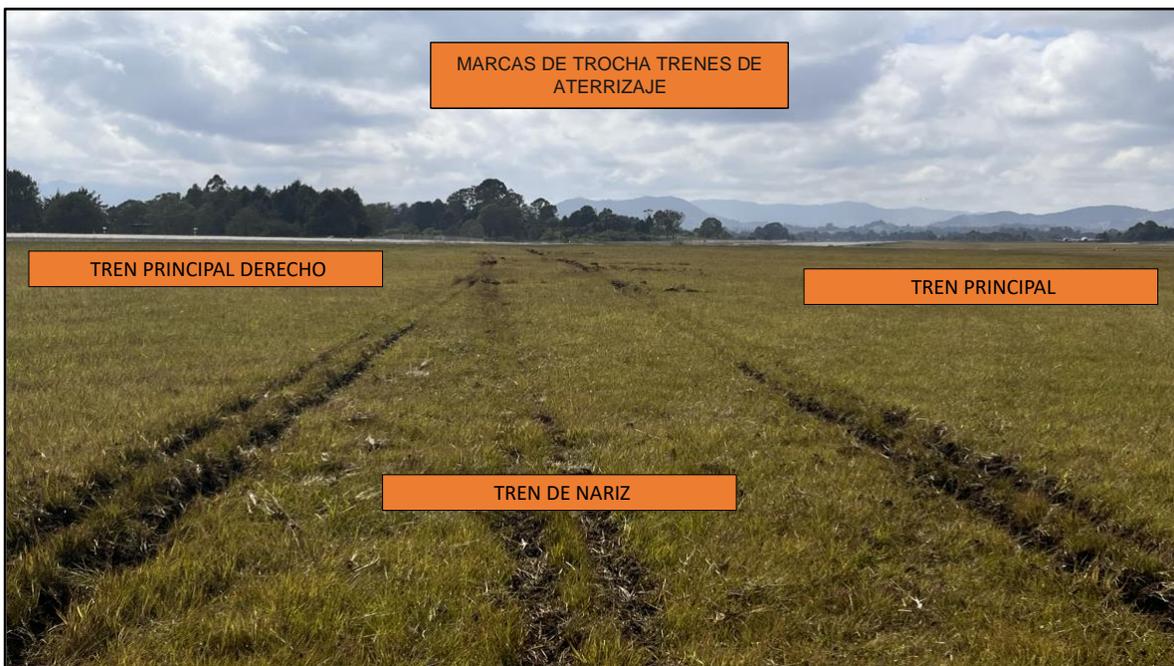
Se ocasionaron marcas profundas dejadas por el tren de aterrizaje de la aeronave, sobre la zona de seguridad de aeródromo, teniendo en cuenta que es la superficie es de pasto y tierra, de consistencia húmeda y blanda.

3. TAREAS PENDIENTES DE LA INVESTIGACIÓN

- Realizar la lectura y análisis del CVR (Cockpit Voice Recorder).
- Efectuar pruebas funcionales y operacionales al sistema de reversibles de las plantas motrices.
- Analizar los documentos operacionales y mantenimiento.
- Analizar los datos de vuelo el equipo GPS.



Fotografía No. 2: Fractura y desprendimiento compuerta tren principal derecho.



Fotografía No. 3: Marcas en la zona de seguridad dejadas por el N156VP

Información actualizada el 6 de enero de 2023



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