

# Investigación: COL-16-21-GIA

Incidente Grave

15 de Junio de 2016 en el Aeropuerto José María Córdoba (SKRG) del Municipio de Rionegro, Antioquia

Aeronave: Gulfstream 150, Matrícula: N963CH

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.*

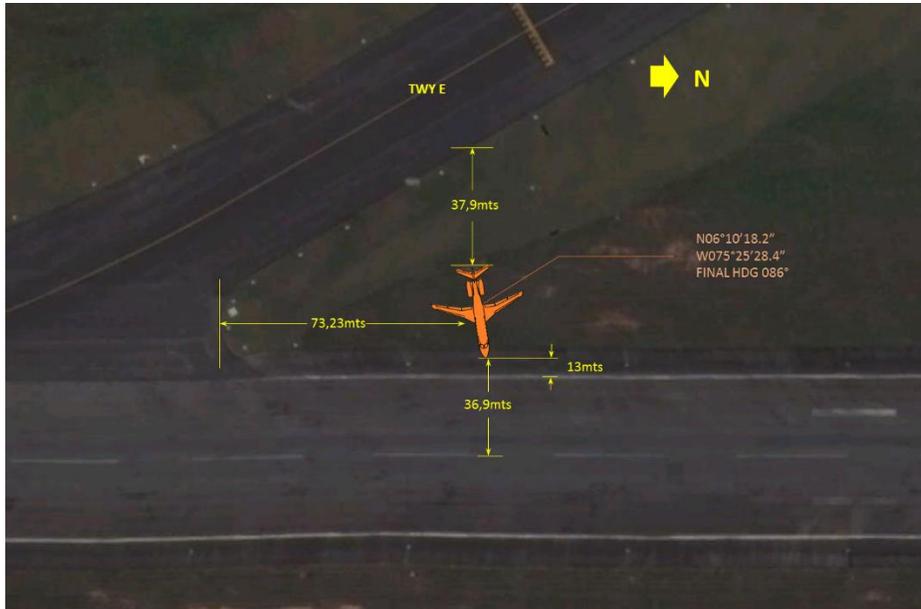
Durante la carrera de aterrizaje por la pista 01 del aeropuerto internacional José María Córdoba (SKRG), la aeronave ejecutiva G150 de matrícula N963CH presentó excursión de pista por el costado izquierdo. A consecuencia del evento la aeronave sufrió daños menores y no se produjeron lesiones a sus cinco (5) ocupantes. Condiciones meteorológicas visuales (VMC) prevalecían al momento del suceso. El vuelo se originó desde el aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz (SKBQ) que sirve a la ciudad de Barranquilla con dos (2) tripulantes y tres (3) pasajeros.

De acuerdo a las declaraciones aportadas por los tripulantes, el vuelo se desarrolló con normalidad en todas las fases de vuelo previas al aterrizaje. Siendo las 11:03HL (16:03UTC), fue autorizado el aterrizaje ILS RYW 01 con información de viento 120 grados con 09 nudos. Durante la carrera de aterrizaje, siendo las 11:03HL (16:03UTC), la aeronave presenta una pérdida de control en tierra y en un intento por mantener el control de la misma sobre el eje de pista, la aeronave derrapa y abandona la superficie por el costado izquierdo hasta finalmente detenerse. Inmediatamente se realizan los procedimientos en cabina de apagada de los motores y evacuación sin presentarse lesionados. Los Servicios de Extinción de Incendios (SEI) del aeródromo acudieron inmediatamente al sitio y no fue requerido el uso de agentes extintores. Por facilitación de las operaciones aéreas, se autorizó la remoción de la aeronave según RAC 8.5.31.12, con la obtención de evidencias inmediatas por parte de personal de Inspectores de Seguridad Aérea de la Autoridad Aeronáutica.

La investigación de campo se efectuó el día 16 de Junio por un funcionario Investigador del GRIAA. Dentro de la inspección, se evidenció la presencia de marcas zigzagueantes de frenado sobre la superficie de la pista que iniciaban a los 1995mts de la cabecera 01. Se evidenciaron cuatro (4) momentos de cambios de dirección de acuerdo a las marcas continuas de frenado sobre la superficie de la pista hasta evidenciar la excursión. La aeronave abandonó el costado izquierdo de la longitud de pista en derrape hasta finalizar su recorrido sobre la zona de seguridad con rumbo final de 086°. El derrape de la aeronave sobre la zona de seguridad provocó el golpe de la punta del plano izquierdo sobre el terreno provocando daños menores al cobertor de las luces estroboscópicas y de navegación. La aeronave quedó ubicada en coordenadas N06°10'18.2" W075°25'28.4" a 13mts del borde de pista y 36,9mts al eje de la misma. No se encontraron fugas de líquido hidráulico en los trenes de aterrizaje y sus sistemas relacionados, así mismo, no se encontraron partes separadas sobre la superficie de la pista.



Diagrama general de excursión de pista N963CH



*Distancias generales desde la posición final N963CH*

Fueron obtenidos los registros de las Estaciones Meteorológicas Automáticas (EMA's) de ambas cabeceras para determinar el comportamiento del viento durante el aterrizaje de la aeronave. Se efectuó la custodia del Registrador de Voces de Cabina (CVR) instalado en la aeronave. Dicho elemento se encontró en buenas condiciones, siendo custodiado y enviado para descarga de información. La aeronave poseía un sistema de registrador de parámetros de los motores denominado DEEC (*Digital Electronic Engine Control*) el cual fue desmontado para la extracción de información útil para la investigación. Se realizó la inspección de la documentación abordo y la evaluación visual de los trenes de aterrizaje para determinar posibles daños adicionales, sin encontrar mayores daños adicionales. Siguiendo los protocolos internacionales en investigación de accidentes e incidentes aéreos, al momento de emisión del presente informe preliminar fue notificada la National Transportation Safety Board (NTSB) como Estado de matrícula y el Ministry of Transport and Road Safety de ISRAEL como Estado de Fabricación de la aeronave. Dichos Estados asignaron sus Representantes Acreditados quienes asistieron permanentemente las primeras etapas de la investigación, y quienes estarán asistiendo permanente la investigación hasta la emisión del informe final.

En coordinación con la NTSB, MOT, FAA y GULFSTREAM, el día 29 de Junio de 2016 fueron enviados los DEEC's de ambos motores a los laboratorios del fabricante del motor Honeywell Aerospace en la ciudad de Phoenix, Arizona obteniendo satisfactoriamente todos los datos de operación de ambos motores.

El día 05 de Julio de 2016 fue descargada la información contenida en el CVR de la aeronave. Dicha descarga se realizó en talleres certificados en Bogotá, Colombia en presencia de dos (2) investigadores del GRIAA. La descarga de la información no requirió técnicas especiales y el audio se escuchó claramente sin interferencia. La investigación actualmente se encuentra en la obtención de documentación de aeronave y tripulación. Así mismo, se encuentra analizando toda la información recopilada por las EMA's, DEEC's y CVR para determinar las causas de la excursión en pista.

Información actualizada el día 11 de Julio de 2015, 11:08HL (16:08UTC).



*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

**Coronel GUSTAVO ADOLFO IRIARTE NAVAS**  
 Coordinador Grupo Investigación de Accidentes  
 Aeronáutica Civil de Colombia