

Investigación: COL-15-25-GIA

Accidente

20 de Junio de 2015 en la Serranía del Baudó, Municipio del Bajo Baudó, Chocó

Coordenadas: N05°44'40.8" W76°59'49.1"

Aeronave: Cessna T-303, Matrícula HK4677G de Aviación Privada

Lesiones: Fatales 01 (piloto) – Lesiones Leves 02 (ocupantes)

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 20 de Junio de 2015, siendo aproximadamente las 18:05 UTC, la aeronave particular de aviación privada de matrícula HK4677G colisionó contra terreno montañoso y selvático en la Serranía del Baudó mientras realizaba un vuelo entre Nuquí y Quibdó (Departamento del Chocó). En la ocurrencia, se produjo el deceso del piloto y sobrevivieron con lesiones leves dos ocupantes (un adulto y un niño de brazos).

La aeronave despegó desde el aeródromo de Nuquí (SKNQ) a las 17:56 UTC con destino al aeropuerto El Caraño de Quibdó (SKUI). A las 17:58 UTC hizo contacto con Torre de Quibdó informando su despegue y le comunicó que se encontraba a 1500 pies de altitud y su estimado para Quibdó era a las 18:15 UTC. Al no volverse a tener contacto con los servicios de tránsito aéreo desde la aeronave y no haber aterrizado a la hora prevista en el destino, la señal de ALERFA fue emitida a las 18:51 UTC. Posteriormente la señal de DETRESFA se emitió a las 19:36 UTC una vez el SAR BOG de la Autoridad Aeronáutica notificó la activación de la baliza satelital por el Centro Nacional de Recuperación (CNRP) en las coordenadas N05°44'02"/W076°59'40". Aeronaves civiles y militares procedieron a la búsqueda en el lugar de las coordenadas sin lograrse su localización por la espesura de la vegetación selvática del área.

El día 21 de Junio se reiniciaron las operaciones de búsqueda de la aeronave, la cual fue avistada a las 16:30 UTC en la Serranía del Baudó en inmediaciones de las coordenadas anteriormente mencionadas. A consecuencia del impacto se presentó destrucción total de la aeronave e incendio post accidente en el área de los planos y las nacelas de los motores.

El rescate del cuerpo del piloto fallecido se efectuó a las 22:30 UTC en operación helicoportada por la Fuerza Aérea y el equipo de Búsqueda y Rescate Aeronáutico de Colombia (BRAC). Los ocupantes restantes (un adulto y un niño de brazos) con heridas leves abandonaron la aeronave por propios medios, pudiendo ser localizados y rescatados con vida el día 23 de junio por socorristas del BRAC, Cruz Roja Chocó, Bomberos de Antioquía y la Fuerza Aérea Colombiana.

El accidente se configuró el día 20 de Junio de 2015 a las 18:05 UTC, en condiciones visuales y luz de día.



Estado final de la aeronave HK-4677-G

Dos investigadores del GRIAA arribaron el día 21 de junio de 2015 al aeropuerto El Caraño donde se coordinaron las acciones iniciales para el acceso al sitio y la inspección de campo. La aeronave se encontró ubicada en las coordenadas N05°44'40.08" W076°59'49.1" a 1482 pies de elevación en la ladera oriental de la Serranía del Baudó destruida. Los restos se encontraron concentrados en un radio de 15 metros soportados por árboles y vegetación. La zona correspondía a un terreno montañoso, rocoso y selvático con 40° de inclinación. La inspección de restos del HK4677G estuvo limitada debido a que solo fue posible el acceso por vía aérea. Se presume que inicialmente la aeronave impactó la parte superior de la cúspide del terreno montañoso con un rumbo aproximado de 90°, describió un ligero alabeo hacia la izquierda y posteriormente un viraje continuado por la derecha rozando la copa de los árboles hasta golpear con el plano izquierdo un árbol, que le hizo cambiar abruptamente su trayectoria por la izquierda, deslizándose por el perfil montañoso hasta terminar su recorrido en posición normal con una inclinación de 15° hacia la izquierda y rumbo final de 178°.

La parte frontal del fuselaje y cabina de mando se encontraron destruidos, el plano izquierdo a la altura externa de la nacela del motor se desprendió así como la punta del plano derecho y el timón de profundidad derecho. Abolladuras y rasgaduras del timón de dirección, parada súbita de los motores y deformación de las palas de las hélices.

En el área del siniestro se encontró abundante cantidad de pescado en la trayectoria del impacto, sus inmediaciones y dentro del fuselaje.

Ante la difícil condición de acceso y trabajo in-situ para la inspección de la aeronave, el GRIAA ordenó según RAC 8.5.31.12 la remoción y traslado hacia un sitio seguro para adelantar inspecciones adicionales incluida la reconstrucción de sus partes para complementar la secuencia de impactos. Siguiendo el proceso investigativo, ambos motores y hélices se enviarán a inspección post accidente para determinar su condición al momento del accidente.

Al momento de emisión del presente informe preliminar se notificó a la National Transportation Safety Board – NTSB como Estado de Fabricación de la aeronave quien asignó Representante Acreditado quien participará activamente en la investigación que adelantará el GRIAA.

Información actualizada el día 30 de Junio de 2015, 16:37HL (21:37UTC).



*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*