

Investigación: COL-14-38-GIA

Accidente

24 de Diciembre de 2014, Vereda “La Cabrera” Inmediaciones del Municipio de Piedecuesta, Santander.

Coordenadas: N06°50'46.03" – W072°59'34.14"

Aeronave: Cessna T207A, Matrícula: HK-4892

Lesiones: Mortales (7)

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 24 de Diciembre de 2014 a las 19:35 UTC¹ la aeronave Cessna T207A de transporte aéreo no regular de pasajeros (Taxi Aéreo), de matrícula HK-4892 despegó desde el aeropuerto Palonegro (SKBG) que sirve a la Ciudad de Bucaramanga con destino al aeropuerto Jerónimo de Aguayo del Municipio de Málaga (SKLA) con seis (6) pasajeros y un (1) piloto a bordo en condiciones de vuelo visual (VFR). A las 19:55 UTC reportó final Málaga cruzando “Laguna de Ortices” y solicitó cambio a frecuencia de aeródromo no controlado para el aterrizaje.

Siendo las 21:00 UTC la dependencia Aproximación Bucaramanga APP BGA fue notificada del no arribo de la aeronave HK-4892 al aeropuerto de destino; razón por la cual de inmediato se informó a la Dirección Regional Norte de Santander y a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la Autoridad Aeronáutica para activar las fases de Alerfa y Detresfa.

De igual manera, la torre de control del SKBG informó al Grupo SAR de Bucaramanga y se solicitó el apoyo de aeronaves de la Fuerza Aérea, del Ejército Nacional y de la aeronave HK-4547 que volaba la ruta el Socorro – Bucaramanga (Santander) para la búsqueda del avión ya que las condiciones meteorológicas predominantes en la ruta eran visuales e ilimitadas (VMC). La búsqueda se concentró en el último punto notificado por el piloto y la zona cercana a la pista de Málaga, la cual resultó ser infructuosa hasta la caída del sol.

El Grupo de Investigación de Accidentes fue notificado de la novedad a las 21:30 UTC por el Inspector de Seguridad Aérea de la Regional Norte de Santander.

A las 00:30 UTC se recibió información por parte de un habitante del sector de las poblaciones de Piedecuesta y Pescadero quien reportó haber observado una aeronave accidentada en las estribaciones montañosas del Cañón del Chicamocha en coordenadas N06°50'46.03" – W072°59'34.14". De inmediato se coordinó con La Policía Nacional de Pescadero y Bomberos de Piedecuesta para el desplazamiento por tierra al sitio notificado. A las 04:45 UTC La Policía de Pescadero comunicó a Aproximación BGA la ubicación final del HK-4892 accidentado y sin sobrevivientes.

El día 25 de Diciembre una vez terminada la extracción de los cuerpos por parte de Policía Judicial, se dio inicio a la inspección de campo por parte del equipo investigador. La zona donde se encontró la aeronave correspondía a un terreno agreste, escarpado y de difícil acceso, que solo permitió arribar al mismo en escalada con una duración en el ascenso de dos horas y media.

La aeronave se encontró invertida con un rumbo final de 138°, totalmente destruida con sus restos concentrados en un radio aproximado de 15 metros sin trazas de fuego pre y post impacto. Se presentó separación del empenaje, cargo pack, plano y tren principal derecho. El motor se encontró unido a la pared de fuego sin la cubierta superior. El plano izquierdo se encontró separado en posición normal con los flaps totalmente desplegados. La hélice fue encontrada aproximadamente a 5 metros del primer impacto con las palas separadas, con signos aparentes de rotación y rotura en sus puntas con una de ellas totalmente escoriada. Así mismo, la parte inferior del fuselaje y empenaje mostraron signos de fricción congruentes con la trayectoria de inclinación del terreno durante el impacto. Todas los componentes y superficies de vuelo fueron encontrados y documentados descartando una posible desintegración en vuelo.

Dos de los ocupantes yacían fuera de la aeronave, el piloto y los demás pasajeros se encontraron aprisionados dentro de la estructura del fuselaje. Para el rescate de los ocupantes fue necesario anclar los

¹ Todas las horas aquí expuestas se encuentran en Tiempo Universal Coordinado (UTC). Para hallar la hora local Colombiana se deben restar -5 horas.

restos del avión para evitar que este cayera al precipicio y la posterior extricación parcial para recuperar los cuerpos, los cuales fueron agrupados ladera arriba para su posterior recuperación helicoportada.

La aeronave tuvo un primer impacto con rumbo aproximado de 185° en actitud de ascenso, bajo ángulo con respecto al terreno y alta velocidad. Dicho impacto desprendió el tren principal derecho, retrajo el tren de nariz hacia la parte interna del fuselaje, y la hélice. Seguidamente la aeronave se desplazó aproximadamente 12 metros con el mismo rumbo inicial hasta impactar contra una roca, con la cual cambio su trayectoria y por inercia se deslizó ladera abajo. Posteriormente el plano derecho provoco un pivote ocasionando el volteo dinámico por ese costado hasta finalmente detenerse en posición invertida e inestable.

Durante el rescate helicoportado de los cuerpos por parte de una aeronave Black Hawk de la Fuerza Aérea Colombiana, las amarras de anclaje que soportaban los restos de la aeronave cedieron por el flujo del rotor principal de la máquina, ocasionando que los dichos restos se precipitaran ladera abajo sin lesionar al personal en el área.

Se efectuó la custodia de la documentación técnica y días después se logró recuperar el motor, las palas de la hélice y el dispositivo de posicionamiento global GPS Garmin 650, los cuales se encuentran en custodia para posterior inspección y análisis.

La investigación se encuentra en proceso de obtención documental, análisis de la trayectoria de vuelo, análisis de las comunicaciones, grabaciones ATS, trazas RADAR, y coordinaciones para las inspecciones de los componentes recuperados. Al momento de emisión del presente informe preliminar se notificó a la National Transportation Safety Board (NTSB) quien asignó un Representante Acreditado para asistir la investigación que se adelanta y con quien se coordinará la inspección de los componentes antes mencionados.

Información actualizada el día 08 de Enero de 2014, 18:20HL (23:20 UTC).