

Investigación: COL-15-31-GIA

Accidente

08 de Agosto de 2015 en la vereda Guarigua, Municipio de Cajicá, Cundinamarca

Aeronave: Cessna C-402B, Matricula: HK4990

Lesiones: Mortales

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 08 de Agosto de 2015, a las 15:03UTC, la aeronave Cessna C402B de matrícula HK4990, en cumplimiento de un vuelo de entrenamiento, colisionó con la parte superior de una vivienda en la Vereda Guarigua del Municipio de Cajicá, Cundinamarca ocasionando la pérdida de control e impactando 188 metros adelante con rumbo 218 contra un terreno. En la ocurrencia, la aeronave quedo destruida y los tres (3) ocupantes, resultaron con lesiones mortales.

El vuelo correspondía a un vuelo local de entrenamiento desde el aeropuerto Guaymaral (SKGY) ubicado en el Municipio de Chía, Cundinamarca. De acuerdo a la información de la torre de control, el piloto instructor presentó un plan de vuelo para las 13:30 UTC en el área local a una altitud de 10500 pies, estimando tiempo total de vuelo de 01:30 horas, con una autonomía de 04:00 horas y dos (2) personas a bordo.

A las 13:31UTC la aeronave efectuó el primer contacto con Control Superficie en frecuencia 121.7 MHz, solicitando puesta en marcha; se le autorizó y se le solicitó notificar listo a rodar. La aeronave llamó listo a rodar a las 14:27 UTC, donde se le autorizó rodaje a revisión del avión por parte de la Policía Nacional. Allí radicaron que a bordo iban tres personas, contrario a los dos tripulantes registrados en el plan de vuelo. Terminada la inspección de la Policía la aeronave fue autorizada para proceder al punto de espera de la cabecera 11.

En la frecuencia de Torre de Control 118.8 MHz se le autorizó despegar, a las 14:43 UTC la aeronave estuvo en el aire y se le notificó que reportara sobre la posición Yankee N04°51'53"/W074°00'58" para cambio de frecuencia a 121,7 MHz y autorización de ingreso a las zonas de entrenamiento .

Sobre la posición Yankee hizo el cambio de frecuencia y se le autorizó la zona dos, en la cual se estableció a las 14:50UTC. A las 15:01UTC solicitó autorización para abandonar la zona y proceder al aeropuerto de Guaymaral. Control de área le proporcionó los tráficos procediendo a las zonas, la pista en uso, ajuste altimétrico y le solicitó notificar sobre Cajicá.

A las 15:03UTC la aeronave notificó "...Emergencia..." en la frecuencia, y el control solicitó confirmación de la matrícula de la aeronave en emergencia, y el piloto comunicó "...4990...". Ese fue el último contacto de la aeronave por frecuencia 121.7MHz.

La aeronave fue reportada accidentada por habitantes de la vereda Guarigua en un lote contiguo a un condominio en el piedemonte de los Cerros de Cajicá, Cundinamarca. El GRIAA tuvo conocimiento del accidente por una llamada de la Torre de Guaymaral a la Jefatura. Una vez alertados, dos (2) funcionarios se desplazaron al sitio para dar inicio a la investigación de campo de acuerdo al Anexo 13 y lo establecido por los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos RAC 8.5.4.3.1.

Durante la secuencia de eventos, la aeronave primeramente trozó un cable de acero de un tendido eléctrico, 16 metros más adelante impactó con el plano derecho la esquina superior de la última casa que se encontraba en construcción a una altura de 8 metros sobre el terreno en las coordenadas N04°55'50.75"/W074°02'29.09". Como consecuencia de ese impacto se le desprendió el alerón derecho, el cual fue recuperado a 47 metros de esa posición.

Posterior al impacto contra la casa, se encontró la huella del tip izquierdo en el terreno del lote a 185 metros de distancia en la trayectoria de rumbo 218°, a distancias entre 1.9 metros y 3 metros con el mismo rumbo estaban las huellas del motor izquierdo, la nariz de la aeronave y del motor derecho en ese orden. Allí sufrió el desprendimiento de la hélice izquierda sin evidencias de giro, la pérdida del motor derecho que se encontró junto al empenaje atrás de la posición final del fuselaje.

A continuación de esa secuencia de impactos, la nariz de la aeronave golpeó contra un terraplén dando inicio al volteo dinámico e impactando con el plano izquierdo un poste de tendido eléctrico, donde se incrustó parte de la punta de esa ala y el tip correspondiente. La aeronave se detuvo en posición invertida con rumbo final de

354° a 196 metros de la esquina de la casa impactada, y a 27 metros del terraplén donde dio inicio al volteo dinámico, en las coordenadas N04°55'44.03"/W 074°02'31.81".

Dentro de la inspección de restos, se identificaron componentes principales de la aeronave, posiciones de superficies, configuraciones, supervivencia, profundidad y secuencias de impactos. Se recuperaron algunos documentos técnicos de la aeronave, los motores y las hélices los cuales fueron dejados en cadena de custodia con la respectiva acta de evidencias para efectuarse los estudios que se requieran en la investigación.

Los dispositivos GPS (GARMIN 530, 430) quedaron a bordo para una vez trasladada la aeronave para su reconstrucción en hangar se retiren para su análisis. El GPS AERA 500 se dejó en cadena de custodia, así mismo se dejó constancia que en los restos de la aeronave no se encontraron registradores de vuelo. En ese estado se dio por finalizada a las 23:00UTC del día 08 de Agosto de 2015 la investigación de campo.

El Grupo actualmente se encuentra en la recolección post-accidente de evidencias, documentación y pruebas e inspecciones adicionales y notificaciones internacionales que se requieren para hallar la(s) causa(s) técnica(s) probable(s) del accidente. De acuerdo a la Normatividad Nacional e Internacional esta dependencia es la única Autoridad encargada para realizar la investigación técnica del evento para lo cual se pronunciará una vez culmine el proceso investigativo ya que actualmente este Grupo no ha establecido la(s) causa(s) que produjeron el siniestro.



Estado final de la aeronave accidentada HK4990

El suceso fue notificado a la National Transportation Safety Board (NTSB) como Estado de Fabricación. Al momento de emisión del presente informe preliminar el GRIAA se encuentra pendiente de la asignación del Representante Acreditado para asistir el proceso investigativo.

Información actualizada el día 18 de Agosto de 2015, 13:30HL (18:30UTC).



*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*