



INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-26-03-DIACC

Colisión contra terreno montañoso

Beechcraft 1900D

Matrícula HK4709

28 de enero de 2026

Vereda Curasica, Municipio La Playa Belén
Norte de Santander - 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”.

Al presentarse un accidente que atrae la atención de la opinión pública, en cumplimiento del Anexo 13 de OACI en su numeral 5.4.5 y 5.4.6, se emite el siguiente informe

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.

Tabla de contenido

SIGLAS	4
SINOPSIS.....	6
1. INFORMACIÓN FACTUAL	6
1.1 Historia del vuelo	6
1.2 Organización de la Investigación.....	9
2. HALLAZGOS PRELIMINARES	11
2.1 Lugar del accidente	11
2.2 Distribución de los restos	12
2.3 Inspección detallada de los restos	13
2.4 Reconstrucción de los restos	16
2.5 Información técnica de la aeronave.....	17
2.6 Registradores de vuelo.....	17
2.7 Información de la tripulación.....	18
2.8 Información meteorológica	18
3. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN	20

SIGLAS

ATC:	Control de Tránsito Aéreo
CVR:	Registrador de Voces de Cabina
DIACC:	Dirección Técnica de Investigación de Accidentes
EMA:	Estación meteorológica automática
IAS:	Velocidad indicada
IFR:	Reglas de vuelo instrumentales
FAA:	Administración Federal de Aviación de Estados Unidos
FDR:	Registrador de Datos de Vuelo
FL:	Nivel de vuelo
ft:	Pies
ft/lb:	Ft Libra
gal:	Galones
GDAS:	Sistema Global de Asimilación de Datos
GOES:	Satélite Operacional Geoestacionario de Observación Ambiental
HL:	Hora Local
hPa:	Hectopascales
IR:	Infrarojo
kt:	Nudos
LH:	Izquierdo
m:	Metros
min:	minutos
NM:	Millas Náuticas
NTSB:	Junta de Transporte de Seguridad Nacional – USA
OACI:	Organización de Aviación Civil Internacional
P/N:	Parte Número
RAC:	Reglamento Aeronáutico Colombiano
RH:	Derecho
RPM:	Revoluciones por minuto
SKCC:	Aeródromo Camilo Daza – Cúcuta, Norte de Santander
SKMD:	Aeródromo Olaya Herrera – Medellín, Antioquia
SKOC:	Aeródromo Aguas Claras – Ocaña, Norte de Santander
SKTB:	Aeródromo Tibú – Norte de Santander

S/N:	Número Serial
TSB:	Transportation Safety Board
TSN:	Tiempo desde Nuevo
TSO:	Tiempo desde Última Reparación
UTC:	Tiempo Coordinado Universal
VFR:	Reglas de vuelo Visuales

SINOPSIS

Aeronave:	Beechcraft 1900D Matrícula HK4709
Fecha y hora:	28 de enero de 2026, 16:55:49 UTC ¹ (11:55:49 HL)
Lugar:	La Playa, Norte de Santander - Colombia
Coordenadas:	N08°12'20.7" W073°11'54.0"
Tipo de Operación	Transporte regular de pasajeros
Número de ocupantes:	Quince (15)

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1 Historia del vuelo

El 28 de enero de 2026, la aeronave Beechcraft 1900D, matrícula HK4709, fue programada para realizar vuelos de transporte aéreo comercial de pasajeros desde el Aeropuerto Olaya Herrera, en la ciudad de Medellín, Antioquia. La aeronave prestaba servicio en la modalidad de fletamento² para un operador comercial de transporte nacional de pasajeros.

Inicialmente, se programó el vuelo NSE8846 en la ruta Medellín (SKMD) hacia el Aeródromo Aguas Claras, municipio de Ocaña, Norte de Santander (OACI: SKOC). A las 11:40 h, en plataforma, la aeronave fue abastecida con 110 gal de combustible Jet A-1³ para un total de 300 gal (2.000 lb) según el manifiesto de peso y balance. Posteriormente, fue abordada por trece (13) pasajeros.

La aeronave fue autorizada a rodar hacia la pista 02 y, a las 12:50 h, efectuó el despegue. El vuelo transcurrió normalmente, alcanzó el nivel de vuelo FL210 (21.000 ft) y, a las 13:36 h, aterrizó por la pista 01 en SKOC.

En SKOC, se programó el vuelo NSE8848 en la ruta Ocaña (SKOC) hacia el Aeropuerto Internacional Camilo Daza, ciudad de Cúcuta (OACI: SKCC). Allí abordaron un total de trece (13) pasajeros y un total de 1,300 lb de combustible.

El vuelo inició a las 13:56 h, efectuó el rodaje a la pista 01 y, posteriormente, a las 13:58 h, realizó el despegue, alcanzando 13.000 ft de altitud. A las 14:16 h, efectuó el aterrizaje en SKCC por la pista 21, sin novedades.

En SKCC, se programó el vuelo NSE8894 en la ruta Cúcuta (SKCC) hacia el Aeródromo de Tibú, municipio de Tibú (OACI: SKTB). La aeronave fue abastecida con 240 gal de combustible Jet A-1⁴, para un total de 374 gal (2.400 lb) de combustible. Allí abordaron un total de catorce (14) pasajeros.

¹ Todas las horas referidas en el presente informe corresponden a hora internacional UTC. Para obtener la hora local colombiana (HL) deberá sustraerse 5 horas a la hora indicada.

² Autorización de Autoridad Aeronáutica 2026341010000641

³ Recibo 2602822204

⁴ Recibo 022685

El vuelo inició a las 14:44 h y la aeronave rodó a la pista 34, efectuando el despegue a las 14:46 h. La aeronave alcanzó una altitud de 6.400 ft y, a las 15:03 h, aterrizó por la pista 09.

En SKTB, se programó el vuelo NSE8895 en la ruta Tibú (SKTB) hacia Cúcuta (SKCC) con diez y siete (17) pasajeros, y 2,200 lb de combustible. La aeronave rodó a la pista 09 y efectuó el despegue a las 15:48 h, alcanzando una altitud de 7.500 ft. A las 16:03 h, efectuó el aterrizaje por la pista 16, sin novedad.

En SKCC, se programó el vuelo NSE8894 entre Cúcuta (SKCC) y Ocaña (SKOC) con plan de vuelo⁵ IFR, ruta DIMI6A – DIMIL – DCT, a una altitud de 14.000 ft, velocidad 240 kt, tiempo en ruta 20 min, y aeródromos alternos Aeródromo Hacaritama (OACI: SKAG) y Bucaramanga (OACI: SKBG).



Imagen No. 1 – Rutas previas realizadas por la aeronave HK4709

De acuerdo con el registro del libro de vuelo, la aeronave disponía de 1.900 lb de combustible para desarrollar el vuelo⁶. Fue abordada por dos (2) tripulantes y trece (13) pasajeros, para un total de quince (15) ocupantes.

Según los registros de comunicaciones de tránsito aéreo, a las 16:05 h la tripulación efectuó el primer llamado al ATC y fue autorizada a rodar a la pista 16.

A las 16:42 h, los datos descargados del registrador de datos de vuelo (FDR⁷) evidenciaron la aceleración y el inicio de la carrera de despegue con una velocidad de 11,17 kt indicados (IAS), rumbo 161.9°, e incremento de parámetros de potencia: torque de 400.2 ft/lb en el motor izquierdo (LH), 326.6 ft/lb en el motor derecho (RH), 979.4 RPM en el motor LH, y 1058.9 en motor RH. La aeronave despegó y, posterior a ello, efectuó un viraje por la derecha para continuar en ascenso.

⁵ Plan de vuelo, consecutivo 775

⁶ Libro de vuelo, página 2887

⁷ Datos factuales descargados del FDR el 02 de febrero de 2026. El análisis de datos continúa en el proceso de investigación.

A las 16:43:10 h, el ATC instruyó continuar el ascenso a 14.000 ft e informó QNH 1016. Durante el ascenso, el FDR registró 142,21 kt IAS, torque de 3.866,6 ft/lb en el motor LH y 3.943,7 ft/lb en el motor RH; 1.678,0 RPM en el motor LH y 1.656,3 RPM en el motor RH, con un cabeceo positivo de 14,1°.

A las 16:43:17 h, la tripulación solicitó proceder directo al punto DIMIL, a lo cual el ATC autorizó proceder directo a DIMIL una vez alcanzaran 6.000 ft de altitud.

A las 16:44:00 h, la tripulación notificó haber alcanzado 6.000 ft e indicó que continuaría directo a DIMIL. El ATC instruyó notificar cuando estuvieran listos para el descenso..

De acuerdo con los registros ADS-B⁸, a las 16:47:49 h la aeronave alcanzó 12.925 ft. Los parámetros registrados en el FDR registraron una velocidad de 172.92 kt IAS, rumbo 322.7°, torque motor LH 3,336.2 ft/lb, RH 3,355.8 ft/lb, 1,433.4 RPM en el motor LH, y 1,420.2 RPM en el motor RH, con un cabeceo positivo de 0.2°.

A las 16:49:52 h, la tripulación notificó al ATC estar lista para el descenso. El ATC autorizó descenso a discreción, sin tránsito reportado, con QNH 1016, e indicó reportar 10 NM antes de Ocaña.

El descenso se inició y los parámetros FDR registraron el inicio del descenso a 12,814 ft, una velocidad de 208.66 kt IAS, rumbo 324.4°, torque motor LH 3,491.2 ft/lb, RH 3,334.8 ft/lb, 1,433.4 de RPM motor LH, y 1,420.2 motor RH, con un cabeceo negativo de 0.2°.

A las 16:53:38 h, la tripulación notificó encontrarse a 15 NM, y el ATC instruyó cambiar a frecuencia de auto anuncios. Esta fue la última comunicación registrada con el ATC.

A las 16:54:54 h, se registró el último dato ADS-B a una altitud de 7.900 ft y una velocidad de 273 kt, en coordenadas N08°11'59.13" – W073°08'14.50", a 14,86 NM de SKOC.

Posteriormente fueron recuperadas las trazas RADAR las cuales continuaron mostrando un descenso y rumbo E – W.

La última traza radar se registró a las 16:55:48 h, en coordenadas N08°12'17.40" – W073°11'38.71" con una velocidad de 234 kt TAS a una altitud presión de 6,500 ft.

Los últimos datos del FDR registraron una altitud por presión (PA⁹) de 6,298 ft, una velocidad de 205.22 kt IAS, rumbo 284°, torque en el motor LH 1,794.2 ft/lb, RH 1,203.7 ft/lb, 1,245.9 RPM en el motor LH, y 1,420.2 en el motor RH, un cabeceo negativo de 7.7°, y un aumento de la aceleración vertical de 1.071 gravedades.

No se registró más información en el FDR, ni en las trazas RADAR.

⁸ ADS-B: Vigilancia dependiente automática por radiodifusión

⁹ La altitud por presión (AP) es la altitud en referencia al valor estándar de presión 1013,25 hPa (29.92 inHg)

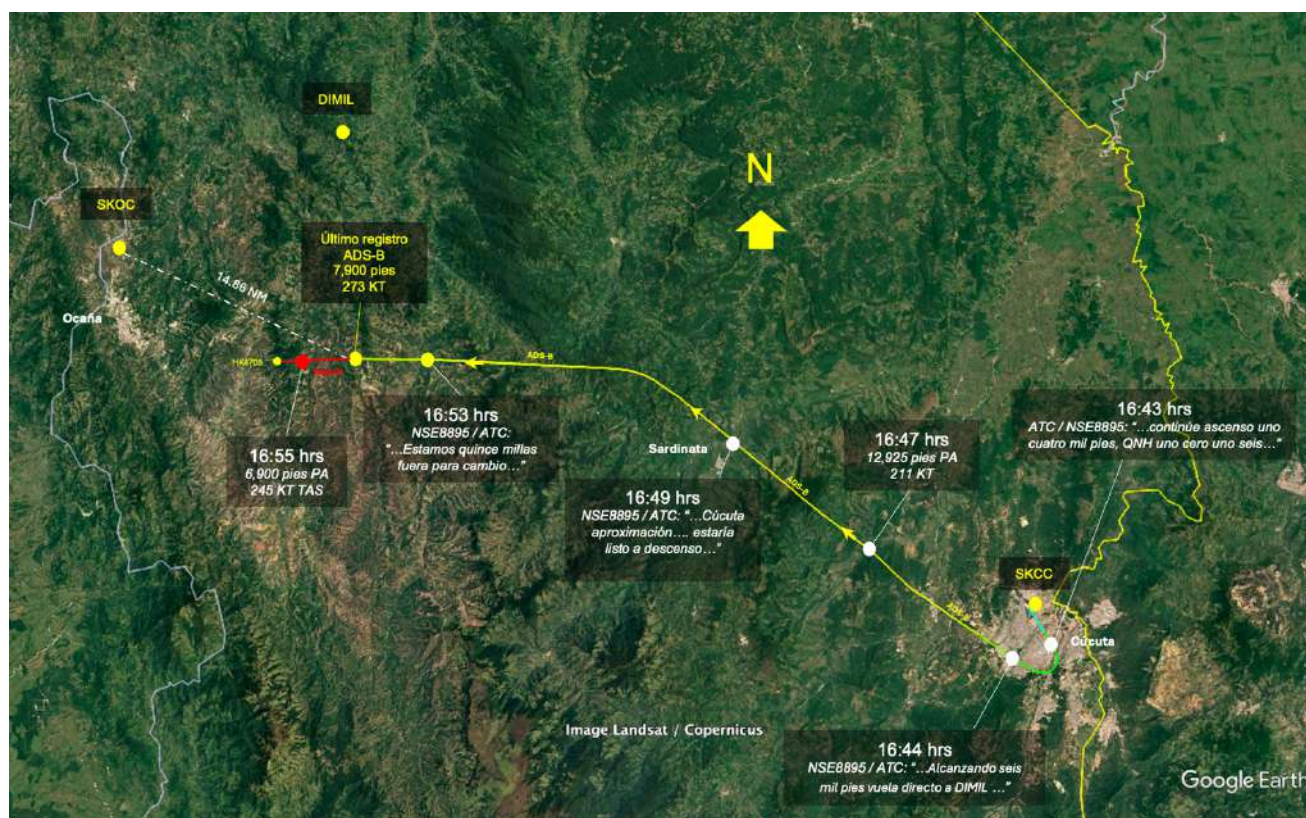


Imagen No. 1 – Traza ADS-B y comunicaciones relevantes HK4709

Personal que esperaba el arribo de la aeronave en el aeródromo de SKOC alertó sobre la demora al personal del operador en Cúcuta. De inmediato, se activaron las fases de emergencia para establecer la ubicación de la aeronave.

Aeronaves civiles y de Estado iniciaron la búsqueda a partir de la última posición ADS-B. Hacia las 21:00 h, aproximadamente, habitantes del sector notificaron el avistamiento de la aeronave en terreno montañoso, a una elevación aproximada de 6,881 ft. Se confirmó la destrucción de la aeronave y el deceso de sus quince (15) ocupantes.

El accidente se configuró con luz de día.

1.2 Organización de la Investigación

La Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia (Dirección Técnica de Investigación de Accidentes – DIACC) fue alertada por el operador sobre la desaparición de la aeronave a las 18:20 h.

Una vez confirmada la ocurrencia del accidente, la DIACC designó un Investigador a Cargo (IIC) e inició las coordinaciones para el desplazamiento al sitio con un equipo multidisciplinario de investigadores de diferentes especialidades, con el fin de efectuar la inspección en el lugar del accidente y desarrollar los estudios asociados, incluyendo el análisis de lesiones y supervivencia.

De conformidad con las disposiciones del Anexo 13 y del Documento 9756, y dada la magnitud del evento, se conformó una Junta de Investigación integrada por las áreas de operaciones, aeronavegabilidad, factores humanos, tránsito aéreo, supervivencia y registradores de vuelo, para abordar de manera integral los diferentes componentes de la investigación.

En cumplimiento del Anexo 13 de la OACI, la DIACC realizó la notificación del accidente a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de América, en calidad de Estado de diseño y fabricación de la aeronave y sus hélices. Asimismo, fue notificada la Transportation Safety Board (TSB) de Canadá, en calidad de Estado de diseño y fabricación de las plantas motrices.

La NTSB y la TSB designaron Representantes Acreditados para participar en la investigación y se incorporaron Asesores Técnicos propuestos por la FAA, Textron, Hartzell y Pratt & Whitney, quienes participaron en apoyo a la investigación conducida por la DIACC.

ESPACIO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

2.1 Lugar del accidente

El sitio del accidente se localizó en el sector “Las Guamas”, en la vereda “Curasica”, municipio de La Playa de Belén (Norte de Santander), en relieve montañoso andino correspondiente a la Cordillera Oriental (Mesa de Ocaña), dentro de la cuenca alta del río Catatumbo.

Los restos principales de la aeronave se localizaron en coordenadas N08°12'20.7", W073°11'54.0" a una elevación de 6,881 ft, distando a 11.50 NM de SKOC y 3.7 NM después del último registro ADS-B.

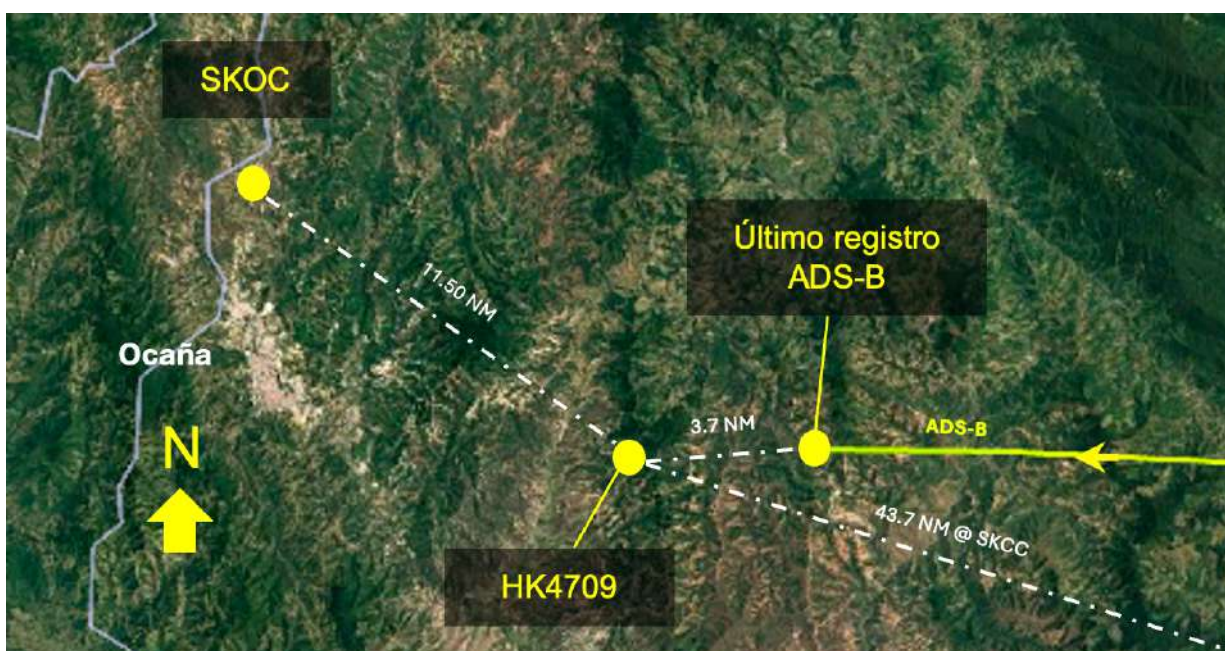


Imagen No. 2 – Ubicación final aeronave HK4709 respecto último registro ADS-B y el aeródromo SKOC

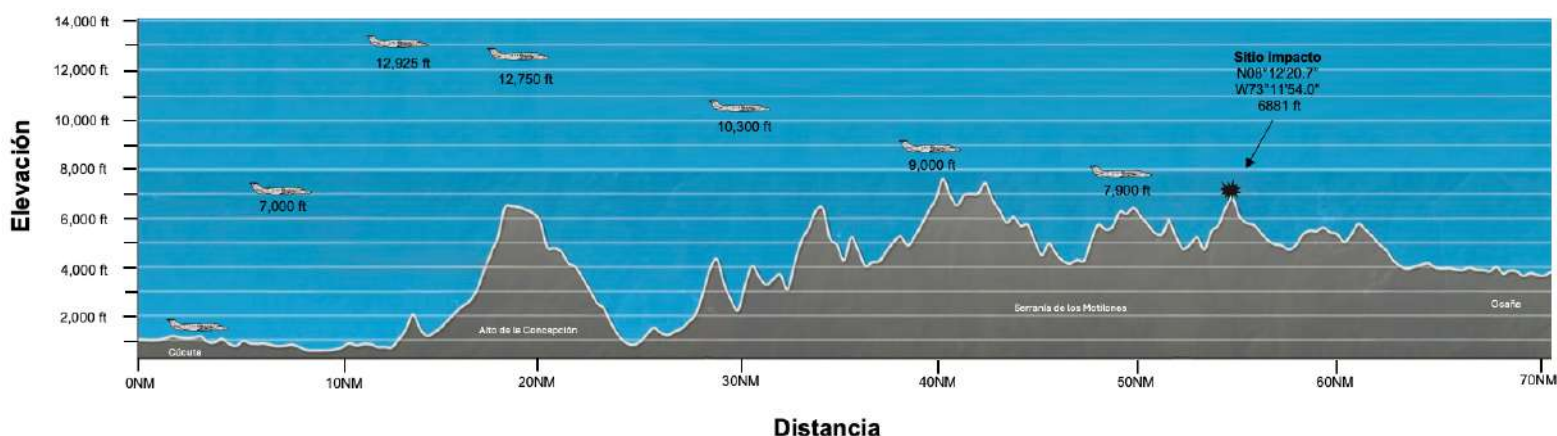


Imagen No. 3 – Ubicación aeronave HK4709 respecto a perfil montañoso

2.2 Distribución de los restos

El sitio del accidente presentó abundante dispersión de restos, identificándose un punto inicial de interacción de la aeronave con el terreno montañoso en las coordenadas N08°12'20.6" W073°11'50.2", a una elevación inferior respecto de la posición final de los restos, determinada en 6,820 ft, para una diferencia altimétrica de 54 ft. Los restos se distribuyeron a lo largo de una extensión aproximada de 145 m sobre terreno irregular, con pendientes cercanas a los 22°, desde el primer impacto hasta la posición final de la aeronave.

La evaluación preliminar del sitio evidenció, en sentido lateral, una marca continua y pronunciada de daño en la vegetación, con trayectoria ascendente desde el punto inicial de impacto (INIT IMP) hasta la posición final (M WRECK), donde se localizaron los restos principales de la aeronave.



Imagen No. 4 – Perfil lateral de la montaña con que impactó la aeronave

La inspección detallada de la dispersión de restos a lo largo de la trayectoria evidenció abundantes componentes estructurales de la aeronave y de diversas superficies de control esparcidos, los cuales mayoritariamente correspondían a la sección estructural del ala derecha (RH W). En el punto de primer impacto se identificaron restos compatibles con la punta del ala y el borde de ataque del ala derecha (RH W LE).

A lo largo de la prolongación de la trayectoria se observaron elementos desprendidos de la estructura del flap derecho (RH FLAP), alerón derecho (RH AIL) y de la sección estructural del montante del motor del ala derecha. Asimismo, en cercanías a esta estructura se localizó el núcleo de la hélice derecha (RH PROP).

La georreferenciación del sitio del accidente evidenció una variación del perfil montañoso con elevaciones que oscilaron entre 6.830 ft y 6.881 ft, en una longitud aproximada de 150 m. El rumbo de impacto fue calculado en 286°.



Imagen No. 5 – Distribución de los restos en la prolongación de impacto

2.3 Inspección detallada de los restos

La zona de ocurrencia del accidente se caracterizaba por un deterioro de la situación de seguridad y orden público en la subregión del Catatumbo, lo cual generaba condiciones operacionales complejas debido a la presencia y confrontación de grupos armados no estatales. En consecuencia, para la inspección de los restos fue necesaria la coordinación de medidas de seguridad con las Fuerzas Militares, orientadas a evaluar y habilitar las condiciones de acceso y permanencia del personal investigador en el sitio.

De acuerdo con las evidencias recopiladas en las etapas iniciales de la investigación, no se logró la preservación de la escena del accidente. Habitantes de la zona que accedieron al lugar realizaron la recuperación de los ocupantes y efectuaron manipulación de la escena y de componentes de la aeronave, lo cual afectó la condición original del sitio al momento del arribo del equipo investigador.

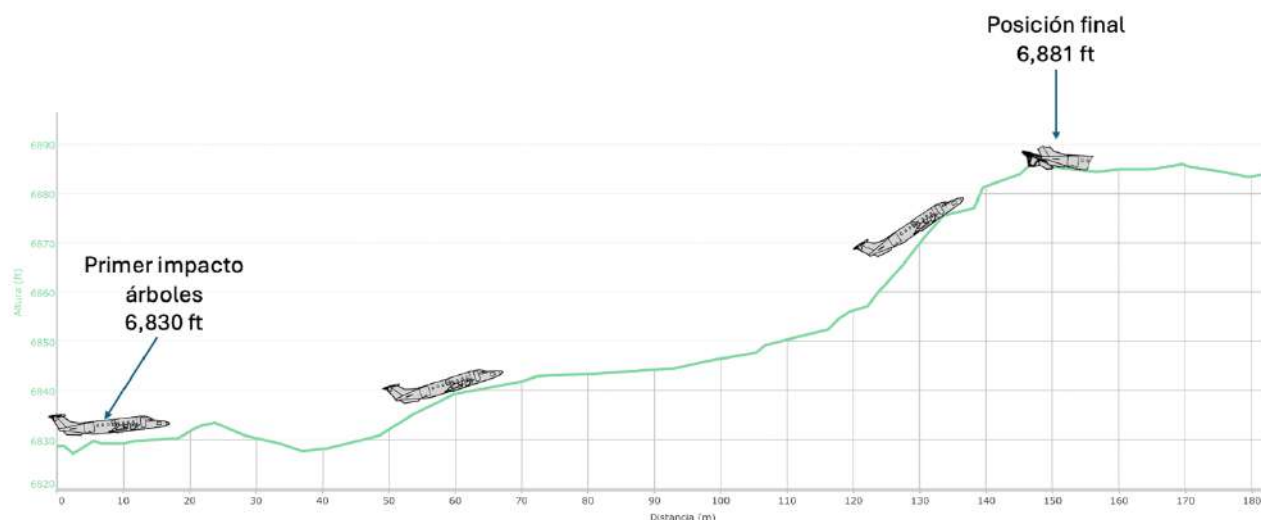


Imagen No. 5 – Distribución de los restos en la prolongación de impacto

La DIACC coordinó con personal de Gestión del Riesgo, quienes lograron acceder al sitio del accidente en horas de la noche para la recuperación del registrador de datos de vuelo (FDR) y del registrador de voces de cabina (CVR). Posteriormente, ambos equipos quedaron bajo custodia de la DIACC.

Solo hasta el día siguiente se logró el aseguramiento de la escena por parte del grupo de Búsqueda y Salvamento (SAR) de la Autoridad Aeronáutica y del grupo de Búsqueda y Rescate Aeronáutico (BRAC), lo que permitió el acceso del personal DIACC al área del impacto.

Los restos principales yacían sobre una cima montañosa; sus componentes y superficies fueron plenamente identificados. Presentaban destrucción severa compatible con un impacto frontal/ventral contra terreno montañoso. Entre las secciones más identificables se encontraban la sección izquierda del ala (LH W), parte de la sección derecha del ala (RH W) y la sección de empenaje (EMP) con sus estabilizadores vertical y horizontal (V STAB – H STAB).

La sección de empenaje (EMP) se encontró unida al estabilizador vertical (V STAB), instalado a la estructura, con daño evidente por interacción con vegetación en su parte superior. El timón de dirección se halló instalado, con el compensador en posición neutral. Esta sección se encontraba orientada con rumbo 234°.

El estabilizador horizontal (H STAB) se halló desprendido del estabilizador vertical, con daños menores, y en posición volcada. El compensador del elevador derecho se encontró deflectado hacia abajo 15°. El cono de cola estaba desprendido y fue localizado en la parte baja de la montaña, aproximadamente a 30 m de distancia.

La sección estructural del ala se encontró separada del fuselaje a lo largo de toda su longitud. Las vigas centrales quedaron expuestas y eran plenamente identificables, orientadas hacia rumbo 027°.

El ala izquierda (LH W) se encontró en posición normal (sin volcamiento) y evidenciaba la ausencia de una sección estructural desde la estación 263.45 hasta la punta de ala. La pared de fuego y el montante del motor permanecían instalados, aunque con deformación

asociada a la separación del motor. En la zona del intradós era apreciable la estructura del tren principal izquierdo, el cual evidenciaba posición retraída en su mecanismo.

Era plenamente identificable una planta motriz que se encontraba desprendida de la estructura de la aeronave, el cual pertenecía al motor izquierdo (LH ENG).



Imagen No. 6 – Distribución general de los restos vista E – W



Imagen No. 7 – Distribución general de los restos vista W - E

Los flaps interiores y exteriores del ala derecha (RH W) se encontraron desprendidos y yacían en la parte baja de la montaña, a una distancia aproximada de 36 m.

Se identificó una pequeña sección estructural del ala derecha (RH W) en los restos principales, hasta la estación 79.65, punto a partir del cual iniciaba la sección del montante del motor. La prolongación comprendida entre la estación 79.65 y la punta del ala se encontró totalmente desprendida durante la dinámica de impacto.

La sección del fuselaje trasero (R CABIN) se halló volcada hacia la izquierda y parcialmente fracturada respecto de la sección estructural del empenaje (EMP) en la estación 531. Esta sección se conservó íntegra únicamente hasta la estación 318.25 hacia la parte delantera. A partir de la estación 318.25 del EMP hacia la nariz de la aeronave, se evidenció rompimiento y deformación estructural considerable, con algunas secciones aún apreciables e identificables.

La cabina de mando (F CABIN) fue identificable dentro de los restos principales, ubicada contigua a la sección de las vigas principales de las alas. Su estructura presentó indicios de alta energía de impacto, con deformación y destrucción asociadas al choque. Fue posible identificar controles de vuelo y palancas de mando de motores y hélices; sin embargo, la posición final y las indicaciones de dichos mandos no pudieron determinarse debido a la alteración de la escena.

Conforme se evidenció en la imagen No. 5, los restos identificables en la prolongación del impacto correspondieron predominantemente a secciones estructurales y superficies del ala derecha. La inspección corroboró que estos elementos no fueron manipulados. En dicha prolongación se identificó el núcleo (hub) de la hélice correspondiente al motor derecho, el cual presentaba desprendimiento evidente de sus cuatro (4) palas.

La posición final del núcleo de la hélice del motor izquierdo no pudo establecerse, dado que se evidenció manipulación y desplazamiento. Al momento de la inspección, este componente reposaba al lado del núcleo derecho, con tres (3) palas fracturadas desde la raíz y una (1) pala aún anidada al núcleo hasta aproximadamente la mitad de su longitud. En total, se recuperaron siete (7) palas de hélice.

La planta motriz izquierda se encontró orientada con rumbo 047°, desprendida y con daño por impacto en su sección frontal. El gobernador se halló desprendido como resultado del impacto. No se observaron daños en la carcasa ni evidencias de hollín asociado a fuego.

En el sitio del accidente no fue posible localizar la planta motriz derecha ni la sección estructural del tren principal derecho. A pesar de las caminatas de búsqueda efectuadas por los organismos de rescate en inmediaciones de la trayectoria de impacto y del área general, estos componentes no fueron ubicados, siendo probable que se haya presentado expoliación de evidencia.

2.4 Reconstrucción de los restos

Los restos de la aeronave fueron trasladados desde el sitio del accidente a la ciudad de Bogotá D.C., donde fueron dispuestos para una segunda inspección y reconstrucción por parte de investigadores de la DIACC.

En el marco de las actividades de inspección y reconstrucción se logró establecer, de manera preliminar, la dinámica del impacto contra el terreno montañoso, evidenciándose daño severo y segmentación estructural principalmente en la estructura del ala derecha. Asimismo, se identificaron los principales componentes de la aeronave y se elaboró un inventario de las partes recuperadas.

La segunda inspección de los restos no evidenció, en la estructura ni en sus componentes, trazas de hollín ni fallas pre-impacto. Se programarán inspecciones adicionales orientadas a caracterizar patrones de dispersión de energía y otros elementos de interés técnico asociados a la secuencia de impacto.

2.5 Información técnica de la aeronave

La aeronave involucrada correspondía a un Beechcraft 1900D (aeronave de mediana envergadura), S/N UE-140, fabricada en 1995. De acuerdo con la documentación revisada, se encontraba aeronavegable y cumplía los requisitos técnicos para la ejecución del vuelo. Registraba un tiempo total de vuelo de 32.122:34 h.

La aeronave era propulsada por dos (2) plantas motrices Pratt & Whitney modelo PT6A-67D, S/N PCE-114390 (LH) y PCE-PS0004 (RH), de 1,279 hp. Estaban equipada con dos (2) hélices Hartzell modelo HC-E4A-3I, S/N KX-1158 y S/N KX-1497.

Poseía un peso máximo de despegue (MTOW) de 7.765 kg, y un peso vacío (EW) de 4.721,92 kg, con capacidad para veintiún (21) ocupantes, incluidos dos (2) tripulantes.

Contaba con equipos VOR, DME, radar altímetro, ILS, TCAS, GPWS/TAWS, GPS y FMS.

El último servicio de mantenimiento fue efectuado entre el 03 y el 20 de diciembre de 2025, bajo orden de trabajo OT 10075, e incluyó inspección rutinaria de 50 h, inspección de 1.200 h y labores de lubricación correspondientes a los intervalos de 100, 200, 400, 600 y 1.200 h. Dentro de los trabajos efectuados se realizó la remoción/instalación del ELT S/N 08513 para su inspección anual. No se evidenciaron reportes recientes de mantenimiento relacionados con la operación de la aeronave.

La aeronave era operada por un operador aéreo nacional con Certificado de Operación (CDO) vigente y prestaba sus servicios en calidad de fletador para una aerolínea comercial nacional de transporte de pasajeros, la cual también contaba con CDO vigente. Los servicios de mantenimiento eran ejecutados por una Organización de Mantenimiento Aeronáutico (OMA) autorizada por la Autoridad Aeronáutica.

2.6 Registradores de vuelo

La aeronave estaba equipada con un registrador de datos de vuelo (FDR) de primera generación Fairchild, modelo F1000, P/N S703-1000-00, S/N 01345, y un registrador de voces de cabina (CVR) L3, modelo FA2100, P/N 2100-1020-00, S/N 000820458.

Los registradores fueron recuperados y puestos bajo custodia de la DIACC al día siguiente del evento. El FDR no presentó daños atribuibles al impacto y se encontró en buen estado general. En contraste, el CVR evidenció daño en la estructura del chasis y perforación de la tarjeta (board) interna, con afectación de uno de los hilos de conectividad.

La descarga del FDR fue satisfactoria y se realizó en los laboratorios de la DIACC el lunes 2 de febrero de 2025; el registrador contenía los datos correspondientes al vuelo accidentado, con un total de diez (10) parámetros directamente relacionados con el evento y una grabación total de 23 h.

El CVR se encuentra actualmente en proceso de recuperación de datos, debido a la afectación interna ocasionada por el impacto.

2.7 Información de la tripulación

La aeronave era operada por un piloto y un copiloto. El piloto al mando, de 52 años, contaba con licencia de Piloto de Transporte de Línea (PTL) expedida el 28 de enero de 2015, con habilitaciones para los equipos LET-410 y BE-90. Adicionalmente, contaba con habilitación IVA expedida el 06 de febrero de 2015 y licencia PCA expedida el 30 de julio de 1998.

De acuerdo con certificación del operador, acumulaba un total de 10.960 h de vuelo, de las cuales 2.322 h correspondían al equipo BE-90. El último chequeo de proeficiencia en simulador fue realizado el 26 de octubre de 2025, con resultados satisfactorios.

El copiloto, de 53 años, contaba con licencia de Piloto Comercial de Avión (PCA) expedida el 28 de enero de 2015, con habilitaciones para operar como copiloto en los equipos DHC-6, ATR-42 y B-727, y como piloto en el equipo BE-90.

Según certificación del operador, acumulaba un total de 8.264 h de vuelo, y en el equipo B-1900 registraba 121:56 h como copiloto. El curso inicial en el equipo fue efectuado el 09 de diciembre de 1994. El chequeo de proeficiencia en simulador fue realizado el 17 de octubre de 2025 y, posteriormente, completó 50 h de chequeo de rutas para desempeñarse como copiloto en el equipo.

La tripulación contaba con sus requisitos técnicos y operacionales vigentes al momento del accidente.

2.8 Información meteorológica

Las condiciones meteorológicas en la zona del accidente fueron verificadas mediante: informes meteorológicos de superficie del aeródromo SKCC, los datos EMA de la estación SKOC, imágenes satelitales en canales IR (CH 13) y VIS (CH 02), y condiciones derivadas del modelamiento numérico atmosférico GDAS para el punto del accidente a las 15:00 h y 18:00 h.

De manera general, para las 16:50 h se evidenció la presencia de nubosidad baja fragmentada, atribuible predominantemente a formación orográfica. No se identificaron estructuras convectivas de tormenta en las inmediaciones del lugar del accidente.

El reporte meteorológico emitido por la estación meteorológica automática (EMA) del aeródromo SKOC, ubicado a 11,5NM al NW del sitio del accidente evidenció lo siguiente:

- 16:00 h: viento del 360° a 08 kt, sin información disponible de visibilidad ni techo de nubosidad. Temperatura 22°C, punto de rocío 17°C, QNH 1.019 hPa.

METAR: SKOC 281600Z AUTO 36008KT //// ///// 22/17 Q1019=

- 17:00 h: viento del 360° a 10 kt, variable en dirección entre 330° y 030°, sin información disponible de visibilidad ni techo de nubosidad. Temperatura 22°C, punto de rocío 17°C, QNH 1.018 hPa.

METAR: SKOC 281700Z AUTO 36010KT 330V030 /// / 22/17 Q1018=

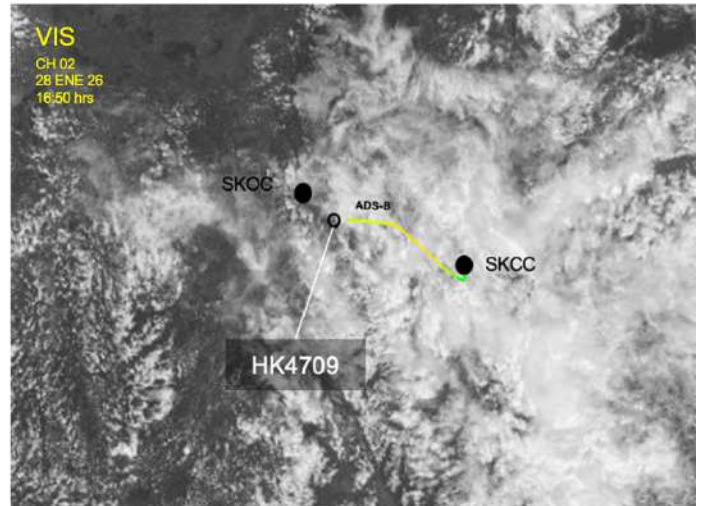
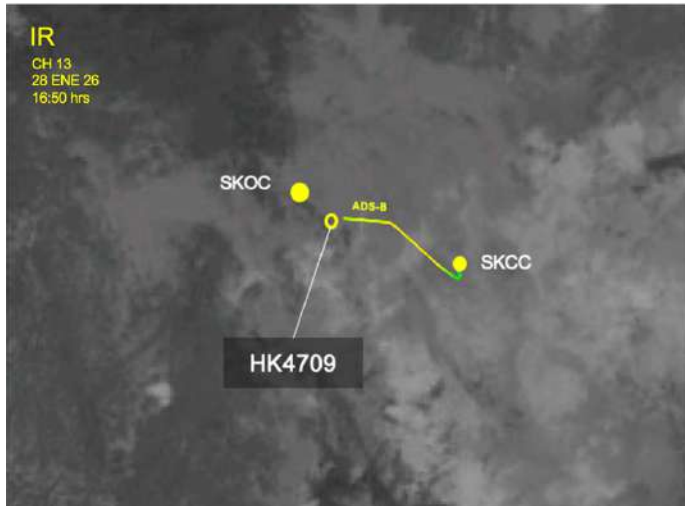


Imagen No. 8 – Imagen satelital GOES 19, Canal 13 IR (IZQ) y 03 VIS (DER), 28 de enero de 2026, 16:50 h
(Fuente: GOES Image Viewer)

El modelo GDAS, aplicado al punto del accidente, fue referenciado desde una elevación de 4.659 ft. El perfil modeló una atmósfera con temperatura de 22,8°C, punto de rocío de 18,0°C, humedad relativa del 74% y presión de 1,021 hPa.

El sondeo estimó el nivel de condensación por ascenso (LCL) y el nivel de libre convección (LFC) en 6.666 ft MSL, así como el nivel de condensación convectiva (CCL) en 7,095 ft MSL. El contenido de agua precipitable fue de 1,43 pulgadas. El Índice de Elevación (Lifted Index) fue de -4,4 y la Energía Potencial Convectiva Disponible (CAPE) fue de 1,562 J/kg, valores consistentes con una atmósfera moderadamente inestable.

ESPACIO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

3. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

La investigación ha recopilado, a la fecha, amplia información administrativa, técnica y operacional de la compañía fletadora y de la empresa fletante. El proceso investigativo continuará con inspecciones adicionales de los restos, la ejecución de vuelos de comprobación y la verificación técnica de la actividad de vuelo realizada.

En virtud de lo establecido en el Anexo 13 del Convenio de Aviación Civil Internacional y en la normatividad local RAC 114, se contemplará el envío de la(s) planta(s) motriz(ces) y de las hélices a inspección en las casas fabricantes en los Estados Unidos, con participación de la DIACC, NTSB, TSB y FAA.

De manera paralela, en los laboratorios de la DIACC continúa el proceso de recuperación del CVR, orientado a obtener información de las voces de cabina.

La investigación incluirá, de forma general, las siguientes actividades:

- Investigación de las operaciones de vuelo.
- Investigación del factor mantenimiento.
- Investigación de aspectos médicos y de supervivencia.
- Análisis de los datos del FDR.
- Análisis organizacional.
- Investigación del factor humano.

La DIACC continuará emitiendo información pertinente a lo largo de la investigación para documentar su avance, conforme a lo establecido en el numeral 5.4.5 del Anexo 13 de la OAC.

Informe emitido el 06 de febrero de 2026



ACCIDENTE

DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5°.

investigacion.accide@aerocivil.gov.co

Tel. +(57) 601 2963186

Bogotá D.C. – Colombia