

## Investigación: COL-15-46-GIA

Accidente

17 de Noviembre en el Municipio de Acandí, Departamento de Chocó

Coordenadas: N 08 30 34 W 77 16 41

Aeronave: Cessna 402B, HK 4981

Lesiones: Heridos Mortales 02, Heridos graves 05, Heridos leves 03

*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 17 de Noviembre de 2015, aproximadamente a las 10:54 HL (15:54 UTC), La aeronave tipo Cessna 402B de matrícula HK 4981 se accidentó con 10 ocupantes a bordo instantes posteriores a la fase de despegue del aeropuerto ALCIDES FERNANDEZ del municipio de Acandí en el departamento del Chocó impactando contra una construcción en la calle Miramar.

Condiciones meteorológicas visuales (VMC) prevalecían al momento del suceso.

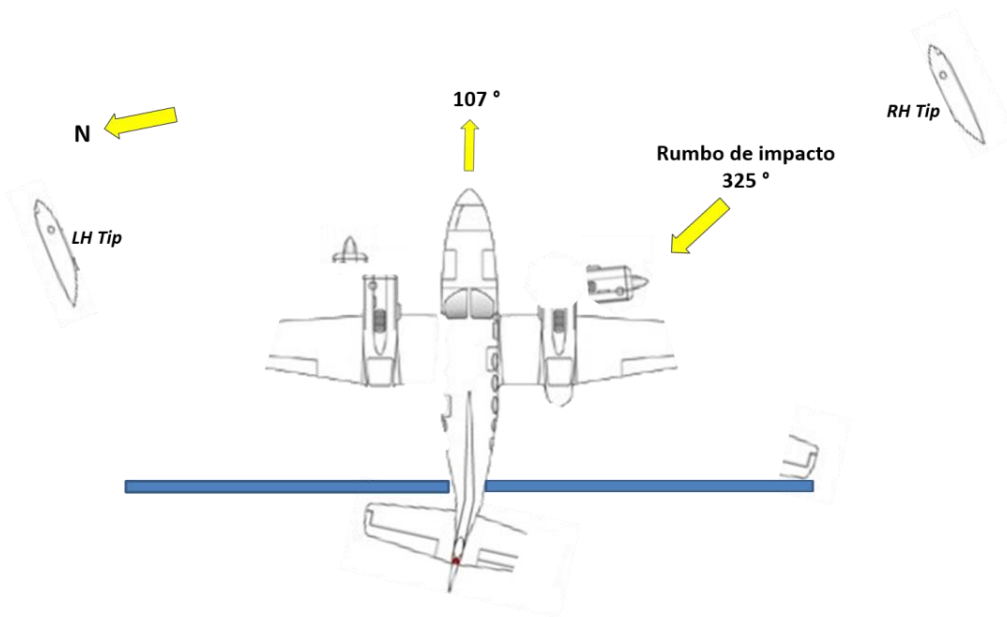


*Estado final de la aeronave HK4981*

La investigación de campo fue realizada por 04 investigadores del GRIAA los cuales efectuaron desplazamiento al lugar de los hechos el mismo día del suceso hasta el día 19 de Noviembre de 2015. En la inspección inicial de campo se evidenció que la aeronave impactó a 720 metros de la cabecera de la pista 17 con un rumbo aproximado de impacto de 325° con un ángulo leve y una baja velocidad en el perímetro urbano del municipio, afectando el techo y la estructura de una construcción donde funcionaba una iglesia sin afectar personal en tierra.

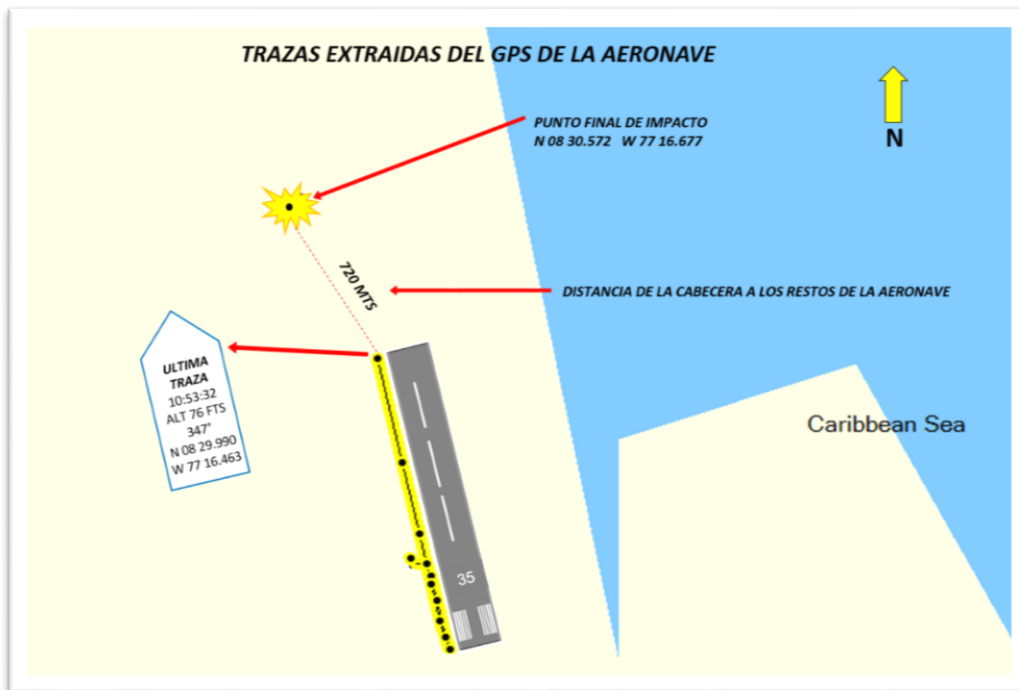
El fuselaje de la aeronave se encontró sobre el techo colapsado de la construcción afectada con parte de la cola sobre la pared de la vivienda contigua y la nariz bajo los escombros, parte de las vigas de madera que sostenían el techo destruyeron gran parte del fuselaje izquierdo; Se encontraron evidencias de golpes en diferentes partes de la estructura de la aeronave con los tendidos eléctricos adyacentes al área del impacto. Dos de sus ocupantes fallecieron, los 8 restantes fueron trasladados a centros asistenciales algunos de ellos con heridas de gravedad.

### DISTRIBUCION FINAL DE LOS RESTOS



Disposición final de restos accidente del HK4981G

De acuerdo a la información sustraída del dispositivo de posicionamiento global (GPS) se evidenció que la aeronave efectuó su aterrizaje en Acandí a las 10:40HL y apagó en la plataforma a las 10:43HL, posterior el abordaje de sus ocupantes inició su rodaje a las 10:51HL (8 minutos posterior a su apagada) e inició su carrera de despegue a las 10:53HL desde el extremo de la cabecera 35, abandonando la misma con una velocidad aproximada de 94 nudos al final de la pista la cual posee una longitud 1200 metros.



Trazas GPS aeronave HK4981G

Durante la inspección inicial de campo a los restos de la aeronave se encontraron las siguientes evidencias:

Se encontraron un total de 9 maletas de gran tamaño en el compartimiento de nariz de la aeronave con pertenencias y elementos deportivos de los ocupantes de la aeronave las cuales tenían un peso aproximado de 160kgs (352 Lbs).



*Maletas de los ocupantes*



*Bodega de nariz de la aeronave*

De acuerdo al certificado médico del piloto y los datos de los pesos individuales de cada uno de los deportistas que se encontraban a bordo de la aeronave, el peso aproximado del piloto y sus nueve (9) ocupantes era de 1.850 lbs.

El indicador de combustible izquierdo se encontró con una marcación de 260 lbs (41.6 GLS) y el indicador derecho con una marcación de 250 lbs (40 GLS); En las celdas principales de combustible se encontró un remanente al igual que rastros del mismo en el piso del área próxima a la posición final del tanque auxiliar izquierdo el cual se desprendió del plano al momento del impacto.



*Indicador de combustible de la aeronave*



*remanente de combustible drenado del plano izquierdo*

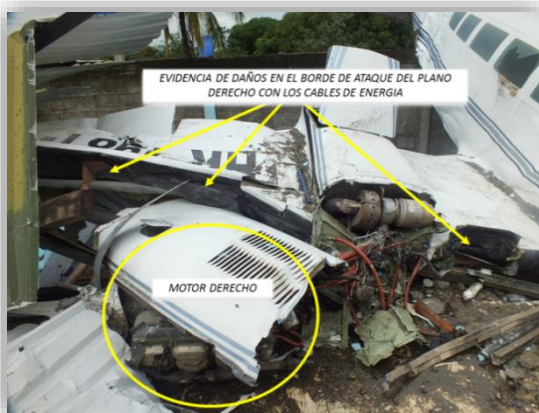
De acuerdo a las evidencias encontradas y a los calculos efectuados durante la investigacion inicial de campo, se estima que el peso bruto aproximado de la aeronave al momento del despegue se encontraba cerca de las 6850 lbs el cual es el peso bruto maximo de despegue para el CESSNA 402B según el manual del operador.

En cabina, el pedestal central estaba doblado hacia la izquierda con las palancas de condición totalmente adelante. La palanca de paso de la hélice izquierda ligeramente atrás respecto a la derecha la cual se encontró completamente adelante y la palanca de potencia del motor izquierdo doblada hacia la izquierda a medio recorrido, a diferencia de la palanca del motor derecho la cual estaba completamente adelante. Los compensadores se encontraban en posición neutral y tanto los flaps como el tren de aterrizaje se encontraron en la posición arriba.



*Pedestal central de la aeronave*

El plano derecho de la aeronave presentaba daños en el borde de ataque del mismo con evidencias de marcas con sentido de recorrido horizontal. El motor estaba separado de su bancada y unido al fuselaje del avión parcialmente por algunas mangueras y arneses eléctricos; la hélice del motor se encontró acoplada, con las tres (3) palas dobladas hacia atrás y ligeramente en dirección opuesta al sentido de rotación.



En la parte posterior del fuselaje se evidenció deformación del cono de cola y empenaje hacia la izquierda con un corte en el elevador derecho con punto de entrada y salida desprendiendo la punta del mismo la cual quedó en el piso aproximadamente a 10 metros del punto final de impacto de la aeronave.



El motor izquierdo estaba acoplado al plano en su bancada sin la hélice la cual estaba aproximadamente a un metro al lado derecho del motor con las tres palas acopladas al núcleo dobladas ligeramente hacia atrás y en contra del sentido de rotacion con evidencia de daños en el borde de ataque de las mismas.



La selectora de combustible derecha se encontró en la posición MAIN la cual corresponde al tanque principal derecho de la aeronave y la selectora izquierda se encontró en MAIN ligeramente en transición hacia la posición AUXILIARY que corresponde al tanque auxiliar izquierdo.



Se efectuó la custodia de la documentación de vuelo y dispositivo de Posicionamiento Global GPS para adelantar el proceso investigativo. Actualmente se encuentra adelantando proceso de obtención documental de los registros técnicos de la aeronave, obtención de declaraciones por parte de los sobrevivientes del accidente y preparación de la inspección de los motores y hélices de la aeronave.

Durante la emisión del presente informe preliminar, fue notificada la National Transportation Safety Board (NTSB) como Estado de Fabricación de la aeronave quien asigno un representante acreditado para la investigación.

Información actualizada el día 16 de Diciembre, 17:00HL (22:00UTC).



Grupo de Investigación de Accidentes & Incidentes  
Av. Eldorado No. 103 – 23, OFC 203 - CEA  
[investigacion.accide@aerocivil.gov.co](mailto:investigacion.accide@aerocivil.gov.co)  
Tel. +57 1 2962035  
Tel. +57 3175171162 (24Hrs)  
Bogotá D.C - Colombia

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