



INFORME PRELIMINAR

ACCIDENTE

COL-23-25-DIACC

Arborizaje en terreno selvático, por falla de motor

SCF-PP

Cessna U206G

Matrícula HK2803

01 de mayo de 2023

Solano, Caquetá – Colombia



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

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”*.

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.

SINOPSIS

Aeronave:	Cessna U206G, HK2803
Fecha y hora del Accidente:	01 mayo de 2023, 07:50 HL (12:50 UTC)
Lugar del Accidente:	Jurisdicción del municipio de Solano, departamento del Caquetá, Parque Nacional Natural Chiribiquete, Colombia.
Coordenadas:	N00°54'18.50" - W72°24'44.10"
Número de ocupantes:	Siete (7)
Tipo de Operación:	Transporte no Regular de Pasajeros

1. RESEÑA DEL VUELO

El 30 de abril la aeronave tipo Cessna U206G monomotor, fue programada por el operador para efectuar vuelos de transporte no regular de pasajeros y de carga, desde el aeropuerto Vanguardia (OACI: SKVV), de Villavicencio, Meta.

En Villavicencio, la aeronave fue preparada por el Piloto para el vuelo. A las 07:15 HL¹ se efectuó el abastecimiento de un total de 57 gal de combustible, y abordaron 05 pasajeros, para un peso total de despegue de 3,559 lb.

A las 08:04 HL la aeronave despegó hacia el aeródromo Jorge González (OACI: SKSJ) de San José del Guaviare, en donde aterrizó a las 09:00 HL, aproximadamente, sin novedad.

Posteriormente, a las 09:45 HL, la aeronave inició el vuelo desde SKSJ hacia la población de Carurú – Vaupés (OACI: SKCR). con tres (3) pasajeros y un peso total de 3,289 lb.

Desde SKCR, el vuelo prosiguió sin carga y sin pasajeros hacia SKSJ, despegando a las 11:15 HL. La aeronave aterrizó en SKSJ sin novedad. Allí se abasteció un total de 37 gal de combustible, a las 12:20HL².

A las 13:00 HL, la aeronave inició el vuelo hacia el corregimiento de La Chorrera (OACI: SKHZ), en el departamento del Amazonas, con cinco (5) pasajeros y 3,416 lb de peso total.

Después de esta operación efectuó su último vuelo del día, desde SKHZ hacia el corregimiento de Araracuara, Caquetá (OACI: SKAC) con tres (3) pasajeros y un peso total de 3,086 lb, despegando a las 16:15 HL y arribando a SKAC a las 17:05HL.

El 01 de mayo de 2023, se programó para el HK2803 un vuelo VFR entre SKAC y SKSJ con el fin de transportar, de acuerdo con la información del operador³, 110 lb de carga, y seis (6) pasajeros, incluidos dos (2) adultos, tres (3) menores de edad, y (1) un niño de brazos, de 11 meses. Según el manifiesto de Peso y Balance entregado por el operador, la aeronave contaba con 50 gal de combustible a bordo.

A las 06:42 HL la aeronave efectuó despegó de SKAC, con vuelo VFR hacia SKSJ.

¹ Recibo No. 47197, 30 mayo de 2023

² Recibo No. 00140, 30 mayo de 2023

³ Peso y balance No. 19990

De acuerdo con los registros de las comunicaciones efectuadas con el ATC, a las 07:15:49 HL, el Piloto reportó que se encontraba a 140NM de SJE, en ascenso visual para una altitud de 8,500 pies.

A las 07:17:06 HL el Piloto reportó en frecuencia al ATC: **“...Mayday, Mayday, Mayday, 2803, Mayday, Mayday, Mayday, tengo el motor en mínimas, voy a buscar un campo...”**.

El ATC (Información SE Villavicencio, frecuencia 127.3 MHz) acusó recibo de la comunicación e indicó al Piloto que se encontraban dos pistas cercanas: la pista de Morichal (IATA: MCG) ubicada a 33 NM de su posición, y la pista Miraflores (OACI: SKMF) a 65NM a la derecha de la trayectoria de vuelo. Así mismo, el ATC informó de la emergencia a la Fuerza Aérea Colombiana, a la Base Aérea Luis F. Gomez Niño de Apiay, Meta.

Confirmó al Piloto que lo tenía en contacto RADAR e hizo varios llamados al HK2803, sin respuesta. Ante esto, el ATC le solicitó al tripulante de otra aeronave (HK1884), que efectuara el puente de comunicación con el Piloto del HK2803.

No obstante, tras varios llamados del Piloto del HK1884 no se obtuvo respuesta del Piloto del HK2803.

A las 07:32:18 HL, quince (15) minutos después de su último llamado, el Piloto del HK2803 reportó al ATC: **“...2803 el motor volvió a coger potencia, estoy a 120NM de San José, en ascenso para 8500...”**.

Y, poco después agregó: **“...2803, seis personas a bordo, y autonomía para tres horas...”**.

A las 07:40:22 HL, ocho (8) minutos después, el Piloto del HK2803 reportó al ATC: **“...Al momento me encuentro a 109NM de San José en condiciones visuales. Solicito mantener 5500 pies...”**. El ATC acusó recibo y le comunicó que reportara lateral la población de Miraflores – Guaviare.

La aeronave registró en el RADAR una velocidad de 79 nudos TAS.

A las 07:43:50 HL, tres minutos y 28 segundos (3:28 min) después, el Piloto reportó al ATC: **“...Mayday, Mayday, Mayday, 2803, 2803, el motor me volvió a fallar.... voy a buscar un río... aquí tengo un río a la derecha...”**.

El ATC acusó recibo y preguntó al Piloto la posición que sobrevolaba.

A las 07:44:18 HL, el Piloto confirmó: **“...103 millas fuera de San José... voy a acuatizar...”**.

Esta fue la última comunicación recibida del Piloto de la aeronave HK2803.

A las 07:44:42 HL, en la pantalla RADAR se registró un viraje de la aeronave, a la derecha, con una velocidad de 79 nudos TAS, a una altitud de 5,500 pies. Este fue el último registro RADAR de la aeronave.

Posteriormente no se recibió ningún llamado por parte del Piloto, ni registro de trazas RADAR.

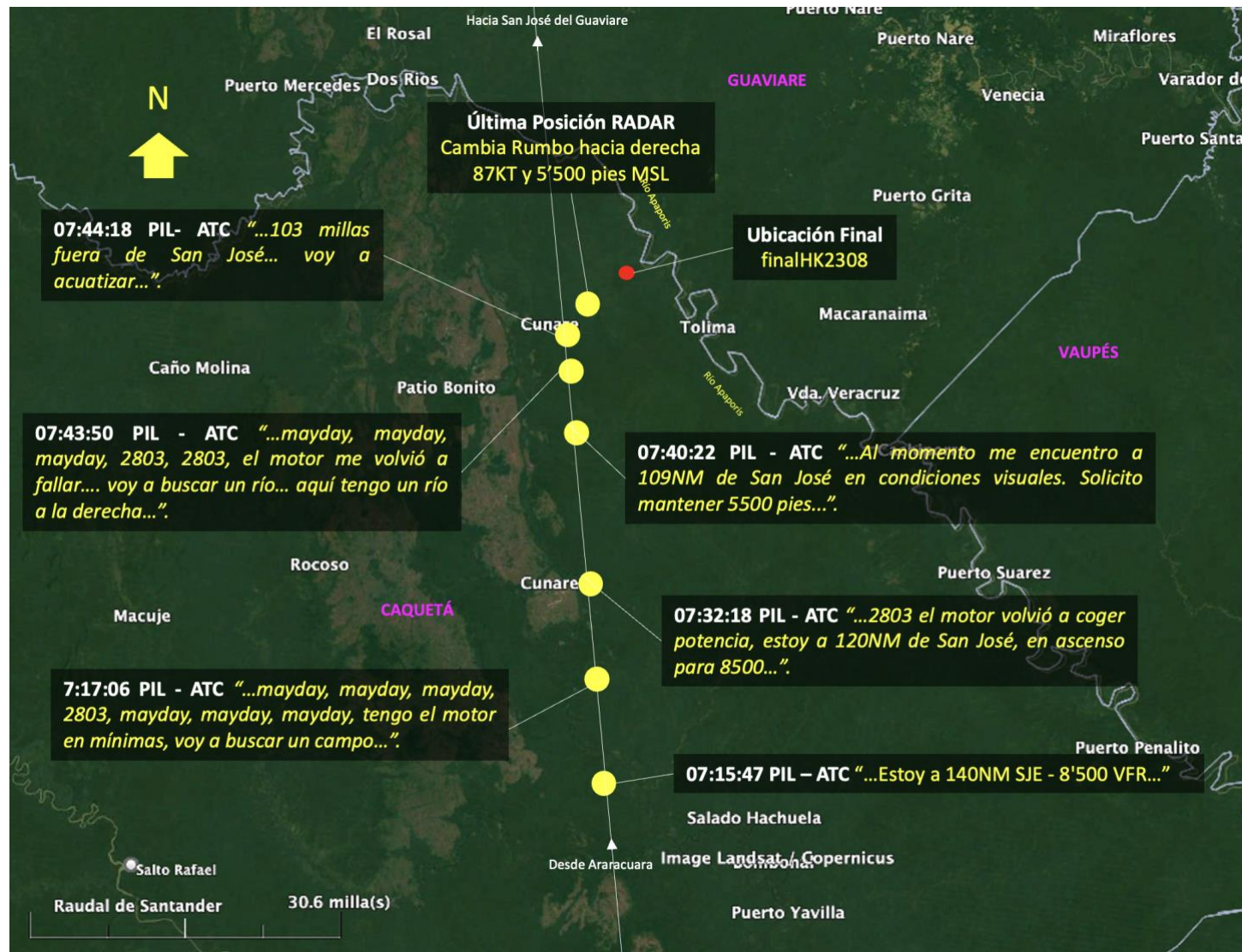


Imagen No. 1 – Recorrido y comunicaciones entre la aeronave y el ATC en ruta hacia San José del Guaviare.

El ATC informó inmediatamente la actualización del evento a la Fuerza Aérea Colombiana, al Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) de Aerocivil, y al Operador Aéreo, quienes iniciaron las acciones de búsqueda sobre el río Apaporis.

A las 08:15 HL, el Servicio de Búsqueda y Rescate (SAR) reportó la activación del ELT en las coordenadas N00°55'35"- W072°23'56", sobre terreno selvático.

El Operador inició la búsqueda sobre la última posición reportada e información ELT, utilizando varias aeronaves adscritas, sin resultados. Así mismo la Fuerza Aérea Colombiana desplegó varias aeronaves para efectuar búsqueda con diferentes patrones sin resultados satisfactorios.

Las operaciones de búsqueda continuaron por vía aérea con de aeronaves de la Fuerza Aérea Colombiana, y operador. Así mismo, a través de vía fluvial, con habitantes de la zona que se desplazaron desde el corregimiento Cachiporro. Posteriormente, el 06 de mayo, el Ejército Nacional de Colombia, realizó inserción de Comandos de las Fuerzas Especiales en la zona selvática para búsqueda terrestre.

El 16 de mayo de 2023, a las 21:00 HL aproximadamente, los Comandos de las Fuerzas Especiales del Ejército Nacional avistaron la aeronave HK2803, accidentada en terreno selvático, en las coordenadas N00°54'18.5"- W072°24'44.3" en jurisdicción del municipio de Solano, Departamento de Caquetá a 1.49NM al SW del río Apaporis.

Los tres (3) ocupantes adultos se encontraban en el avión, sin vida. Los otros cuatro (4) ocupantes (menores de edad), no fueron ubicados en el área del accidente, y no había señales de que hubieran resultado heridos, al menos, no de gravedad. Por este motivo se inició una intensa búsqueda con el fin de encontrarlos.

Debido a condiciones meteorológicas adversas en la zona, solo hasta el 18 de mayo fue posible que personal de Policía Judicial de San José del Guaviare, llegara al sitio del accidente, por vía aérea desde la Base Militar de Calamar, Guaviare.

De esta manera, el día 18 de mayo, el personal judicial realizó las actividades forenses prioritarias y los tres (3) cuerpos de los ocupantes sin vida fueron trasladados a Villavicencio.

El accidente ocurrió a las 07:50 HL, en luz de día y condiciones meteorológicas visuales (VMC). No se presentó incendio.

1.1 Acciones de búsqueda de ocupantes

Con el fin de encontrar y rescatar a los cuatro (4) ocupantes menores que probablemente sobrevivieron al accidente y que se encontraban desaparecidos, el Gobierno Nacional, a través de las Fuerzas Militares, implementó la operación Esperanza integrada por entidades nacionales como la Fuerza Aérea Colombiana, el Ejército Nacional de Colombia, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia, la Organización Nacional de Los Pueblos Indígenas de la Amazonía Colombiana (OPIAC), el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF) y Defensa Civil de Colombia, entre otras.

Para ello, fue conformado un Puesto de Mando Unificado (PMU) en la ciudad de San José de Guaviare, en donde se concentraron las actividades de inteligencia, logística y

coordinaciones operativas para la búsqueda e inserción de personal militar, y de las comunidades indígenas a la zona. En total 30 organizaciones gubernamentales y no gubernamentales han sido utilizadas en la búsqueda, con un total de 210 personas.

Hasta el 30 de mayo de 2023, la operación “Esperanza” había realizado la inserción de un total de 119 hombres de las Fuerzas Especiales y 73 indígenas a la zona en donde presumiblemente se podían encontrar los menores.

Hasta esa fecha se habían recorrido 1,509 km a pie en la búsqueda de, con 45 h de perifoneo aéreo, 42 h de vuelos de reconocimiento con cámara térmica FLIR y 5 h de vuelo de lanzamiento de bengalas; así mismo se lanzaron desde aeronaves 10,000 volantes orientando a los desaparecidos y 100 kits de comida.

En total, 11 aeronaves de ala fija y ala rotatoria de la Fuerza Pública, de la la ONU y del operador han sido empleadas para las actividades de búsqueda e inserción de personal, volando un total de 193 h de vuelo.

La búsqueda ha arrojado el encuentro de varias pruebas de aparente supervivencia de los menores. Sin embargo, al momento de la emisión del presente Informe Preliminar, sigue siendo desconocida la ubicación y el estado de salud de los cuatro ocupantes menores de edad. La operación Esperanza continúa en ejecución.

1.2 Organización de la Investigación

La Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia (Dirección Técnica de Investigación de Accidentes - DIACC) fue alertada por parte del ATC y por el Operador, de la emergencia reportada por el HK2803 a las 08:00 HL.

Al no tener confirmación de la ubicación de la aeronave ni del estado de los ocupantes, el día 03 de mayo un investigador de la DIACC se desplazó hacia la base principal del operador en Villavicencio, Meta. Se inició entonces una investigación preliminar relacionada con la consecución de información de operaciones, despacho e información técnica de la aeronave en las instalaciones del Operador. Así mismo, se dispuso la custodia y descarga de información de comunicaciones ATC e imágenes RADAR, que fueron proporcionadas por la DIACC a los organismos de búsqueda y salvamento.

El 16 de mayo de 2023, quince (15) días después de desaparecida la aeronave, las Fuerzas Especiales localizaron la aeronave, confirmando daños estructurales y lesiones mortales en tres (3) de sus ocupantes. De conformidad con las disposiciones de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, RAC 114, y los protocolos DIACC, se inició la investigación por Accidente de aviación.

La DIACC designó un Investigador a Cargo del evento, quien a su vez conformó una Junta Investigadora con dos (2) expertos en investigación de aeronavegabilidad, plantas motrices, estructuras, operaciones de vuelo y supervivencia.

El 19 de mayo, se trasladaron desde Bogotá D.C, el Director DIACC, y los dos investigadores expertos hacia San José del Guaviare. El Director DIACC se incorporó al PMU, y los otros dos (2) investigadores se trasladaron al municipio de Calamar, Guaviare

para reunirse con el Investigador a Cargo del evento para el planeamiento del trabajo de acceso e inspección de restos de la aeronave.

El 20 de mayo, los investigadores se trasladaron desde Calamar hasta un helipuerto improvisado ubicado a 1,200 m del sitio del accidente en helicópteros de la Fuerza Aérea Colombiana y del Ejército Nacional de Colombia. Con la guía y la seguridad provista por las Fuerzas Especiales los tres investigadores efectuaron una caminata por selva de aproximadamente 45 min hasta el sitio del accidente, en donde realizaron el trabajo de campo requerido para la investigación. Su regreso se efectuó el mismo día, a pié hasta el helipuerto y por vía aérea hasta San José del Guaviare.

Siguiendo las disposiciones de Investigación de Accidentes Aéreos contenidas en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la DIACC realizó la Notificación del Accidente a la National Transportation Safety Board – NTSB de Estados Unidos de América como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave, de la planta motriz y de la hélice.

La NTSB asignó un Representante Acreditado, así como Asesores Técnicos de las compañías de Continental y McCauley, fabricantes del motor y hélice, respectivamente, para apoyar el proceso investigativo que adelanta la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes, DIACC.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

2.1 Inspección de campo

El sitio del accidente se ubicó en área selvática que hace parte del Parque Nacional Chiribiquete, en coordenadas N00°54'18.5"- W072°24'44.3", a una elevación de 786 pies. El rumbo final de la aeronave era 092°.

El motor se encontró separado de los restos principales de la aeronave, hacia el lado izquierdo, a una distancia de 7.57 m, en coordenadas N00°54'19.2"- W072°24'44.3",



Fotografía No. 1 – Ubicación restos aeronave HK512, vista superior.

2.2 Inspección detallada de los restos

Los restos de la aeronave fueron inspeccionados en el sitio del accidente el 20 de mayo por parte de investigadores especialistas en estructuras, planta motriz, supervivencia, relevamiento de sitio y reconstrucción de dinámica de impacto.

2.2.1 Dinámica de impacto

La aeronave se encontró en posición vertical con evidente impacto frontal y características de alto ángulo de impacto y baja velocidad. La inspección detallada de los restos indicó que, durante el arborizaje, se produjo un primer impacto contra los árboles; este golpe ocasionó la separación del motor con su cubierta y hélice de la estructura de la aeronave, a partir de la pared de fuego.

Por la fuerte desaceleración y la pérdida de control en el primer impacto, se produjo la caída vertical de la aeronave que colisionó contra el terreno, disipándose la energía principalmente en el panel de instrumentos y en el borde de ataque del plano derecho.

2.2.2 Sección de cabina principal

La sección de cabina principal no presentó reducción significativa de espacio ocupacional; sin embargo, la sección frontal sufrió la principal afectación y gran daño estructural, pues en ella ocurrió una alta disipación de energía cuando la aeronave golpeó, inicialmente contra los árboles, y luego en su impacto contra el terreno, sin el motor. La sección trasera, filas 2 y 3, no presentó afectación de daño o reducción de espacio ocupacional.

Se confirmó que la aeronave disponía de seis (6) sillas con sus respectivos sistemas de sujeción. No se logró determinar a la luz de la inspección de los restos, si dichos sistemas de restricción eran utilizados por los ocupantes al momento del impacto.

Los controles en la cabina de mando presentaban la siguiente configuración:

Potencia:	100%	Paso:	100%
Mezcla:	100%	Flaps:	30°

Se identificó que había integridad y continuidad de los cables (guayas) de los sistemas de control de vuelo en dirección, alabeo y cabeceo.

2.2.3 Planta Motriz

El motor se encontró íntegro, ubicado al costado izquierdo de la aeronave, a 7.57 m. Presentaba daños, aparentemente ocasionados en la dinámica de impacto, en el cárter inferior de aceite, en la parte trasera izquierda, por donde se perdió todo el aceite.

Los conjuntos de cilindros izquierdos y derechos estaban en buena condición sin evidencia de daños, fracturas o desprendimientos. El conjunto de bujías superiores e inferiores, cableado, y magnetos se encontraron instalados en el motor, sin desprendimiento.

Las líneas hidráulicas del motor se desprendieron por las características de la dinámica de impacto. Todos sus accesorios se encontraban instalados, sin evidencia de que se hubieran desprendido en el impacto.

El motor se encontró con la hélice instalada; las tres (3) palas se hallaban cubiertas por vegetación. Las palas de la hélice no presentaban deformaciones en sus puntas, ni golpes, ni daños.

Dos de las palas eran visibles, y la tercera se encontraba parcialmente enterrada, cubierta por vegetación con daños menores, sin entorchamiento. Al manipular el motor para inspeccionar su sección inferior, la hélice mantuvo su posición, sin girar.

A 4 m de la posición del motor se encontró su cubierta superior, con evidencia de desprendimiento en la dinámica de impacto.



Fotografía No. 2 – Ubicación del motor y hélice HK2803.



Fotografía No. 3 – Ubicación y condición final del motor y su cubierta superior

2.2.4 Planos

El plano derecho exhibía daños sustanciales en el borde de ataque, con características de acordeón típicas de impacto frontal. Presentaba daños estructurales severos en la raíz, sin desprendimiento total. El flap se encontró en posición desplegada de 30°, completo.

El plano izquierdo exhibía daños considerables, con fractura estructural de desde la punta hasta el soporte de plano. Presentaba separación parcial de la estructura del fuselaje, típica evidencia de impacto frontal con el terreno. El flap se encontró en posición desplegada, completa, de 30°.

Se verificó la integridad de los controles de alerones y flaps, sin encontrar anomalías o falla en su funcionamiento.

2.2.5 Tren de aterrizaje

La aeronave contaba con un tren de aterrizaje fijo tipo triciclo. Los trenes principales se encontraban instalados sin menores afectaciones. El tren de nariz se encontró por debajo de la aeronave, junto con la pared de fuego y el *cargo pod*.

2.2.6 Sección del empenaje

La sección del empenaje yacía íntegra, sin mayor afectación en su estructura, a excepción de los estabilizadores horizontales los cuales presentaban deformaciones en su estructura por dinámica de impacto. Los elevadores y el compensador se encontraban en posición neutral. El estabilizador vertical no sufrió ninguna afectación por el impacto; y el timón de dirección se encontró en posición derecha 20°.

La integridad de los controles de elevadores y timón se verificó sin encontrar anomalías o falla en su funcionamiento.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

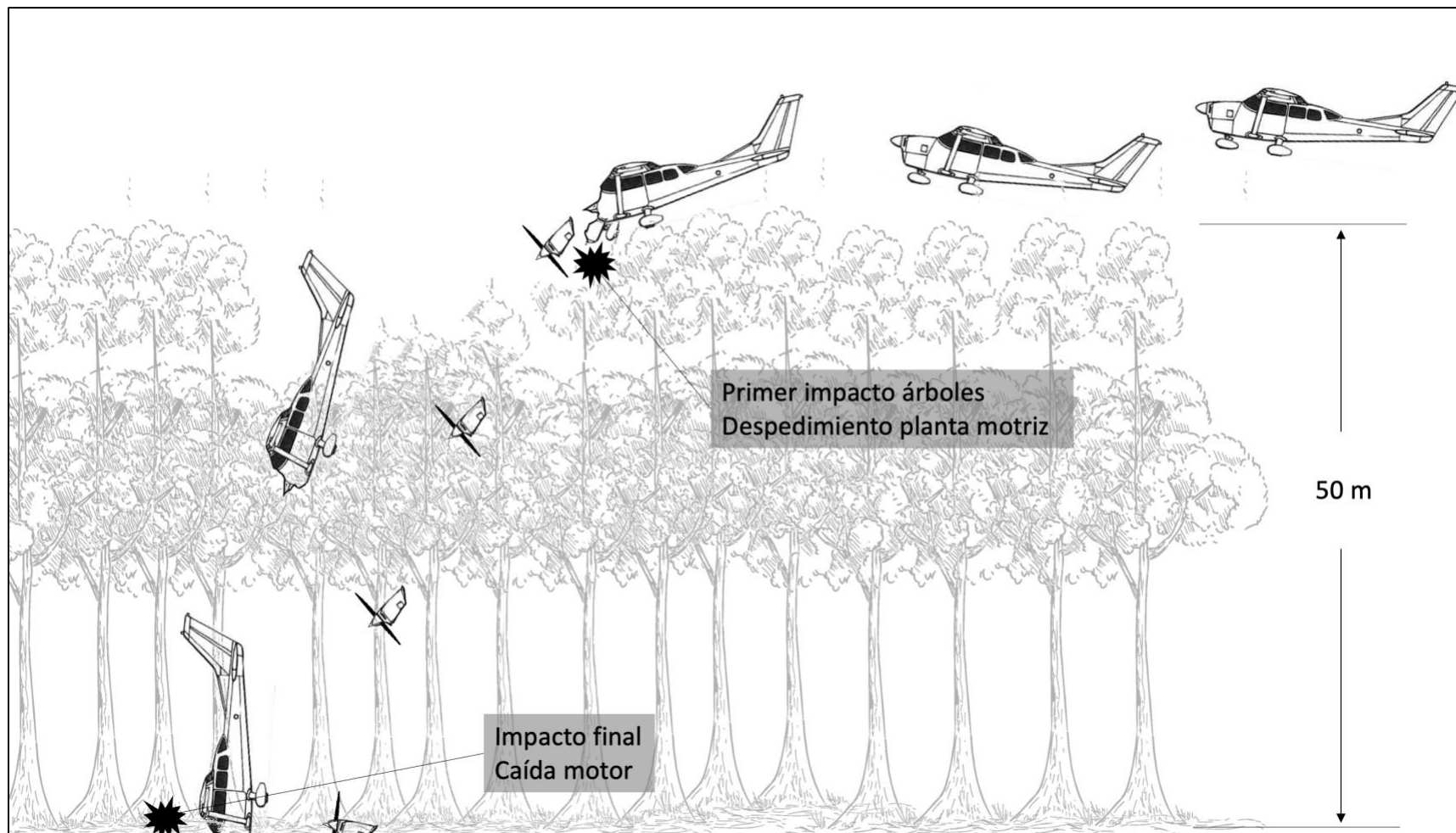


Imagen No. 2 – Dinámica aproximada de impacto HK2803.

2.3 Información técnica de la aeronave

La aeronave accidentada, tipo Cessna U206G S/N: CU20606513, se encontraba aeronavegable y cumplía los requisitos técnicos para la programación y el desarrollo del vuelo. Contaba con un tiempo total de vuelo de 10,806:16 h.

La aeronave se encontraba potenciada por un motor Continental IO-520-F, con hélice marca McCauley D3A3A34C404-C, con la siguiente información:

Motor	S/N: 1004385	TSN: 3,282:33 h	TSO: 130:42 h
Hélice	S/N: 220457	TSN: 35:30 h	TSO: 35:30 h

El 03 de enero de 2023, se efectuó reparación general del motor en un taller nacional aeronáutico autorizado por la Autoridad Aeronáutica. El motor fue instalado en la aeronave el 06 de febrero de 2023 y empezó a operar el 07 de marzo de 2023.

El 20 de abril de 2023, se removi6 hélice McCauley S/N: 790530, y se instal6 la hélice McCauley S/N: 220457.

La última inspección efectuada a la aeronave (Evento No. 2 - 100 h) había sido llevada a cabo el 21 de abril de 2023, en Villavicencio – Meta.

La aeronave involucrada accidentada había tenido un accidente el 25 de julio de 2021, en la comunidad de Sonaña – Mitú, Vaupés, en el cual efectuó un arborizaje por pérdida de potencia del motor⁴.

La aeronave fue recuperada, reparada y puesta en operación el 07 de marzo de 2023.

2.4 Información del Piloto

El Piloto al mando contaba con sus licencias y certificados médicos vigentes a la fecha del accidente. Así mismo, contaba con el chequeo de Proeficiencia en la aeronave 206, el cual había aprobado el 01 de junio de 2022, y con curso de repaso del equipo, efectuado el 09 de diciembre de 2022.

Contaba con experiencia en varias empresas colombianas de transporte no regular, en las cuales había volado aeronaves C172, C182, PA34, C206 y DC3 (este último como copiloto).

El Piloto se encontraba vinculado al operador desde el 08 de octubre de 2021; desde entonces y hasta el día del accidente acumuló 107:25 h de vuelo en el equipo C206, y 934:35 h en el equipo Cessna 172.

Había tenido regularidad en el vuelo, con los siguientes registros antes del accidente:

90 días:	148:45 h
30 días:	56:45 h
03 días:	06:40 h

⁴ Investigación COL-21-39-GIA

2.5 Información meteorológica

La imagen satelital GOES 16, en canal IR, (Ch 7), a las 12:50 UTC, no evidenció en la zona del accidente nubosidad de tipo convectivo que pudiera generar actividad tormentosa. Se presentaban condiciones atmosféricas estables con nubosidad baja dispersa estratiforme.

El reporte de condiciones meteorológicas de superficie METAR, emitidas a las 13:00UTC (08:00 HL), por el aeródromo Jorge González (OACI: SKSJ) de San José del Guaviare, ubicado a 100NM del punto del accidente, reportaba condiciones de viento en calma, visibilidad mayor a 10km, nubes fragmentadas a 6,000 pies AGL, temperatura ambiente de 26°C, y temperatura de rocío 25°C, QNH 29.96 inHg.

SKSJ 011300Z 00000KT 9999 BKN060 26/25 Q1014 RMK A2996 =

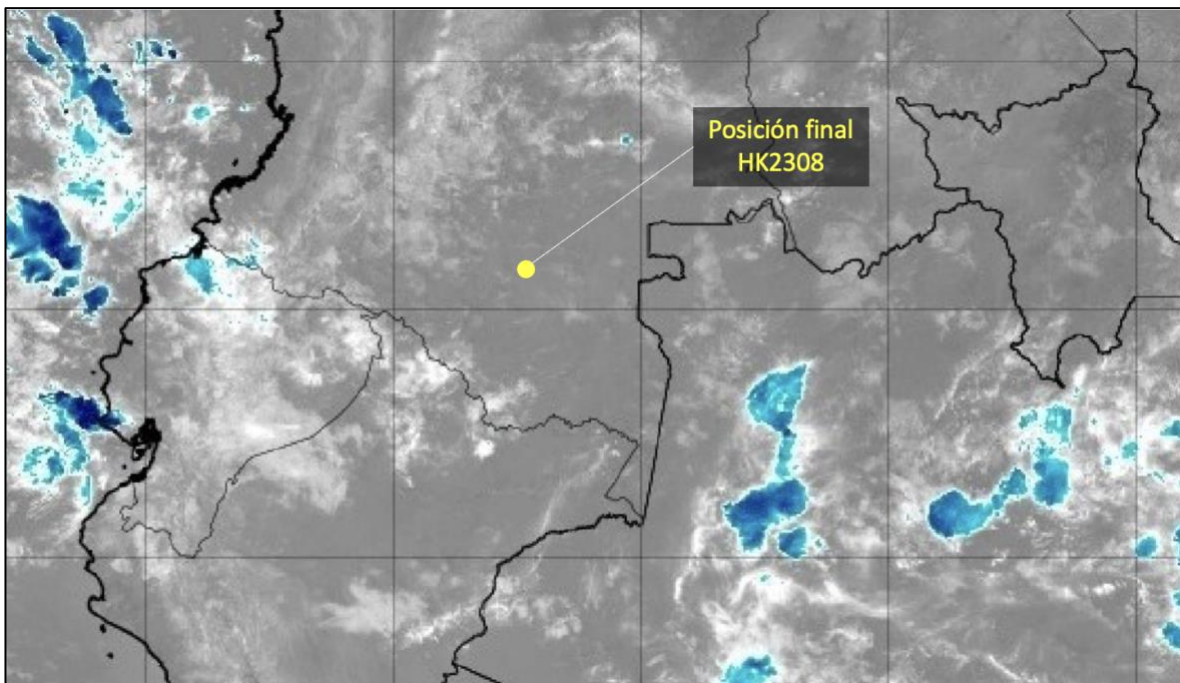


Imagen No. 3 – Imagen Satelital GOES 13, Canal IR 01/05/23, 12:50UTC.

2.6 Lesiones y supervivencia

La diagramación de lesiones ocasionadas por el accidente registró lesiones mortales en los ocupantes ubicados en las posiciones 1 (Piloto), 2 (ocupante adulto sexo masculino) y 3 (ocupante adulto sexo femenino).

La silla del ocupante posición 3 presentó desprendimiento de los rieles de la estructura de la aeronave. La investigación se encuentra en espera de los hallazgos forenses para determinar la causa de muerte de los ocupantes.

De acuerdo con la información factual disponible, los ocupantes de las posiciones 3, 4, 5, 6 y 7 pertenecían a un mismo núcleo familiar, correspondiendo al ocupante de la posición 3 a la madre, y los ocupantes posiciones 4, 5, 6 y 7 correspondían a sus hijos.

Las sillas 4 y 6 no presentaron desprendimiento a la estructura de la aeronave; su condición no mostraba en ellas deformaciones o golpes por la desaceleración.

La silla No. 4 se encontró en posición recta, normal sin inclinación ni desprendimiento. La silla No. 5 se encontró con su espaldar inclinado, con desprendimiento de los rieles de la estructura de la aeronave. La silla No. 6 se encontró en posición recta, con inclinación hacia adelante, sin desprendimiento de la estructura.

Se desconoce si los ocupantes posiciones 4, 5, 6, y un infante resultaron con lesiones.

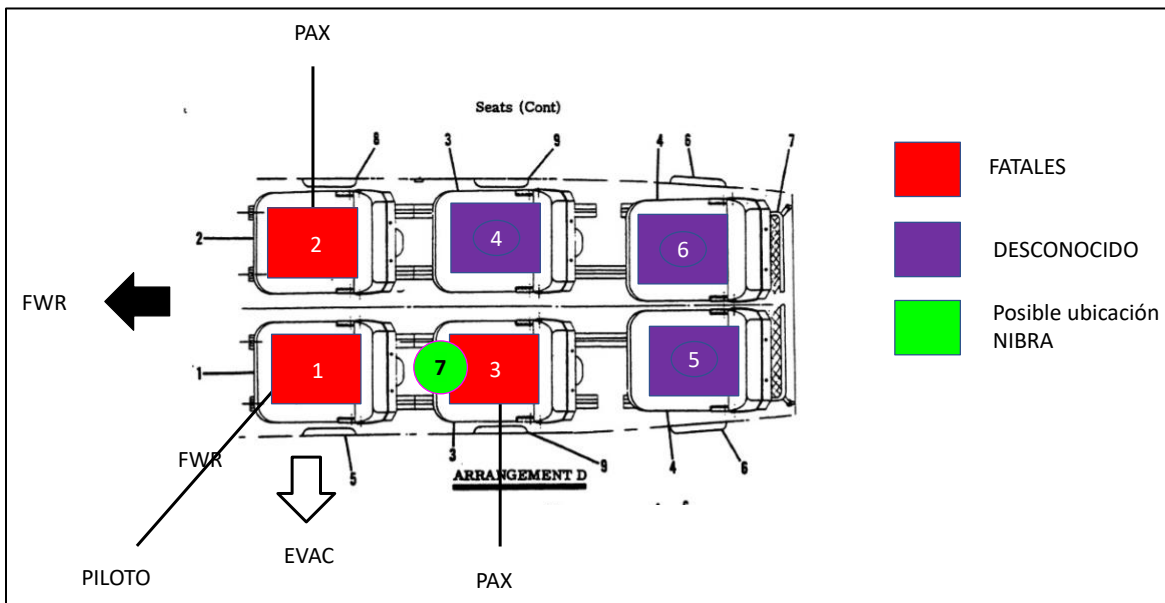


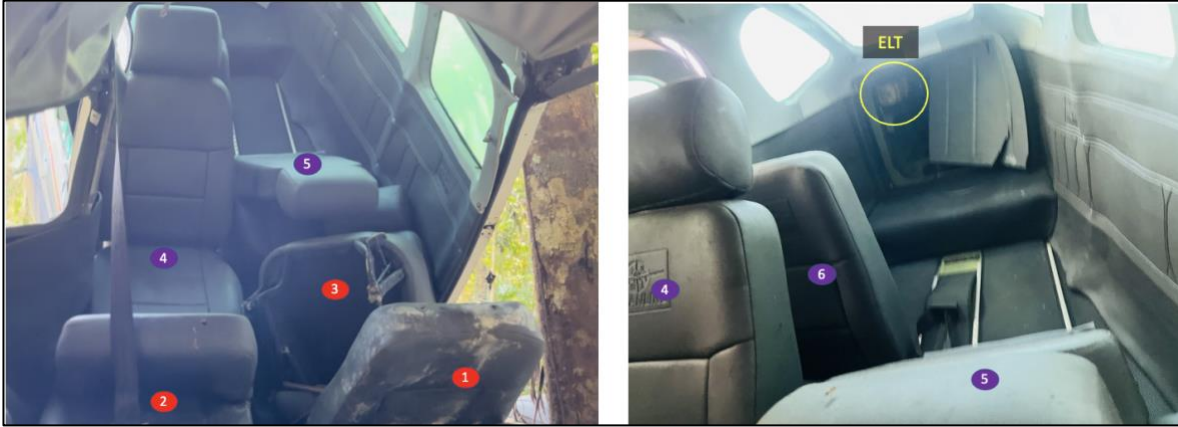
Imagen No. 4 – Ubicación ocupantes y nivel de lesión – HK2803

La evidencia disponible preliminar indica que probablemente, una posible evacuación de la aeronave se realizó por la parte frontal izquierda, a través de la puerta de la posición del Piloto al mando.

También hay incertidumbre sobre la ubicación en cabina del infante de 11 meses. Se presume, por el análisis de las condiciones encontradas, que, durante el impacto, pudo estar ubicado con el ocupante de la posición No. 3.

La inspección de los restos evidenció en la sección de cabina interior trasera, la apertura del panel cobertor, exponiendo el ELT.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO



Fotografías No. 4 y 5 – Estado final de sillas y condición de cubierta trasera ELT.

3. TAREAS PENDIENTES DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación actualmente cuenta con amplia información organizacional, técnica, operacional, y de despacho, así como declaraciones de personal en tierra y personal operativo de empresa.

Se cuenta con la participación activa de la National Transportation Safety Board – NTSB de Estados Unidos de América, y de los Asesores Técnicos de las casas fabricantes de la planta motriz Continental y hélice McCauley, en los términos establecidos por el Anexo 13 al Convenio de OACI.

En el proceso investigativo, se adelantarán, entre otras, las siguientes actividades:

- Remoción de la planta motriz, desde el lugar del accidente.
- Inspección técnica de la planta motriz y hélice de la aeronave en casa fabricante.
- Estudio del proceso post accidente anterior de la aeronave HK2803.
- Correlación del accidente presentado anteriormente y el actual.
- Análisis de aspectos de supervivencia.
- Análisis de procedimientos operacionales.
- Análisis de procedimientos de búsqueda y rescate.
- Análisis de factores humanos.

Información actualizada el 31 de mayo de 2022



DIRECCIÓN TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5º.

investigacion.accide@aerocivil.gov.co

Tel. +(57) 601 2963186

Bogotá D.C. – Colombia