



ACCIDENTE

INFORME PRELIMINAR

COL-24-58-DIACC

Acuatizaje por pérdida de potencia

Cessna 182P

Matrícula HK1937

9 de septiembre de 2024

Mitú - Vaupés - 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”.

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.

CONTENIDO

SINOPSIS	4
1. INFORMACIÓN FACTUAL	4
1.1 Reseña del vuelo	4
1.2 Investigación de campo	6
1.3 Descripción general	6
1.4 Rescate de la aeronave	6
1.5 Inspección de la aeronave y otras actividades	10
1.6 Otros hallazgos	10
1.7 Información meteorológica	12
2. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN	13
3. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL	13

SINOPSIS

Aeronave:	Cessna 182P
Fecha y hora del Accidente:	09 de septiembre de 2024, 17:10 HL (22:10 UTC)
Lugar del Accidente:	Municipio Mitú – Vaupés - Colombia
Coordenadas:	N 01 14 19 W 70 14 13
Tipo de Operación:	Transporte Comercial No Regular, Taxi Aéreo
Número de ocupantes:	Uno (1), Piloto
Taxonomía OACI:	LOC – I

1. INFORMACIÓN FACTUAL

1.1 Reseña del vuelo

La aeronave HK1937 cumplía un vuelo desde Belén de Inambú (SQBK), Vaupés, al aeropuerto de Mitú (SKMU), Vaupés. El Piloto reportó a 32 millas de Mitú, en operación normal; después reportó 10 millas fuera; en la colación por parte del ATC a la aeronave, le fue asignado el turno número dos para aproximación y aterrizaje.

El Piloto reportó tener el tráfico precedente a la vista y, seguidamente, reportó en aproximación final; poco después, cuando se encontraba 1 km de a pista 02, el Piloto reportó *May Day, May Day, May Day*, pues la aeronave experimentó una pérdida total de potencia; unos segundos después el Piloto acuatizó de manera controlada sobre el río Vaupés, que cruza por debajo de la trayectoria final a la cabecera 02.

El Piloto, único ocupante, evacuó la aeronave antes de que se hundiera, utilizando la puerta que había dejado abierta durante el desarrollo de la emergencia; inicialmente se ubicó sobre la estructura de la aeronave y luego nadó hasta la orilla más cercana, en donde fue recogido por una embarcación miliar. Luego fue llevado a un centro médico en Mitú, en donde fue evaluado con contusiones menores.

La DIACC recibió la notificación del suceso a través del SMS de la empresa, quien brindó la información inicial para activar los protocolos establecidos y coordinar el desplazamiento del equipo de investigación ordenado por el Director de la DIACC.

Se realizó la notificación del suceso a la NTSB de acuerdo con lo establecido en el Anexo 13 OACI. A través de dicha Autoridad se solicitó información a los fabricantes Cessna y Continental para el desarrollo de la investigación.

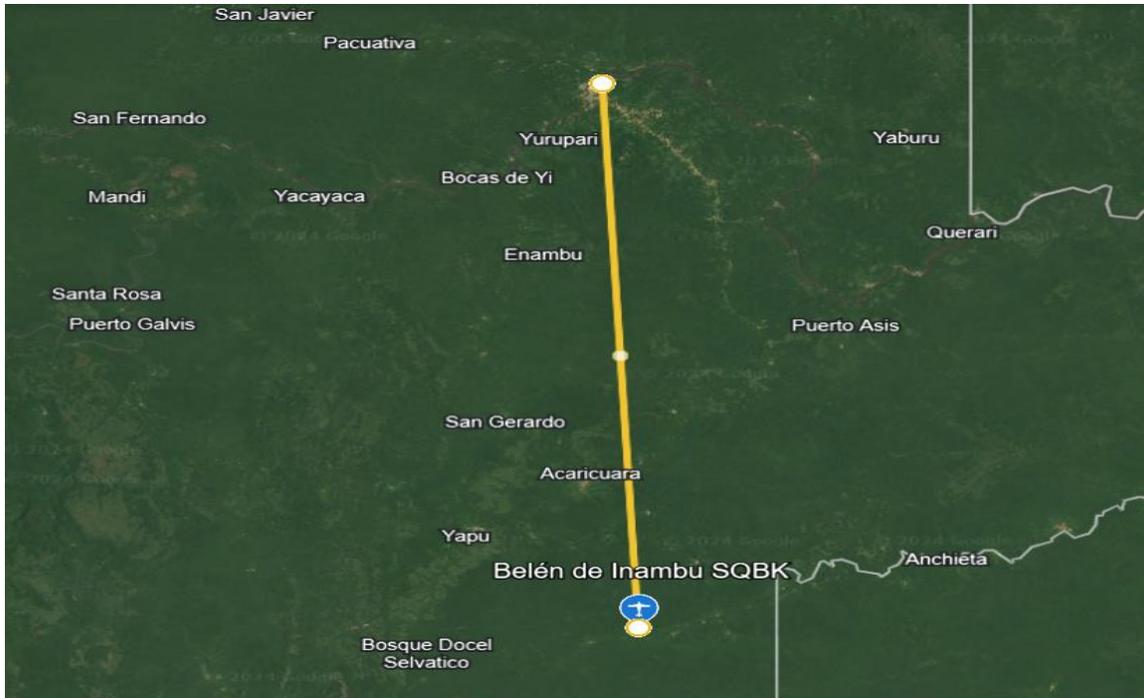


Imagen No. 1: Ruta entre Belén de Inambú y Mitú

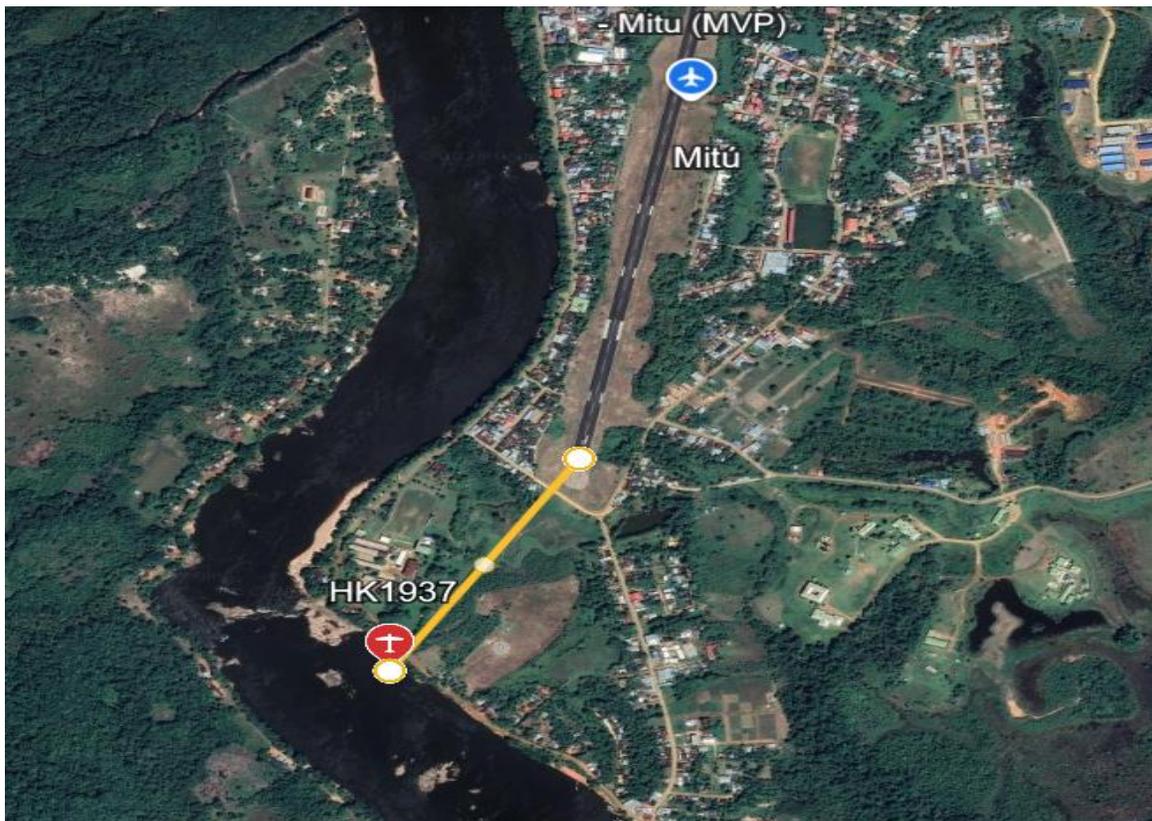


Imagen No. 2: Ubicación final de la aeronave con respecto a la pista.

1.2 Investigación de campo

La comisión investigadora solo pudo arribar a Mitú dos (2) días después del suceso, de acuerdo con la disponibilidad de vuelos a ese destino. Mientras tanto, se realizaron las coordinaciones necesarias para la preservación de las evidencias.

Al llegar al sitio del accidente, se supervisaron los procedimientos del Operador aéreo para rescatar la aeronave del río Vaupés, sin alterar la evidencia, de manera que esta pudo ser inspeccionada para los fines de la investigación en los días siguientes, en la plataforma del aeropuerto de Mitú.

1.3 Descripción general

Se identifica que el avión acuaticó y se sumergió en el río Vaupés en un sitio ubicado a 700 metros sobre la trayectoria de aproximación a la pista 02 del aeródromo de Mitú, en las coordenadas N 01° 14' 19" W 70° 14' 13"; una vez que se extrajo del agua, se determinó que la aeronave se encontraba íntegra, sin pérdida de componentes.

1.4 Rescate de la aeronave

Para tener ubicado el sitio en la que se encontraba completamente sumergida la aeronave se instaló una boya. La aeronave fue asegurada a varias barcasas, levantada desde el lecho del río, y fue remolcada aún por debajo del agua, hasta una rampa ubicada en la orilla, en donde fue finalmente izada del agua y puesta en tierra firme.

Para realizar el desplazamiento de la aeronave hasta el aeropuerto de Mitú, fue necesario remover el plano izquierdo trabajo ejecutado por el Operador, sin causar afectaciones adicionales a la aeronave.



Fotografía No. 1: Vista general del proceso de rescate de la aeronave.



Fotografías No. 2 y 3: Traslado de la aeronave hasta el sitio de extracción.



Fotografías No. 4 y 5: Extracción de la aeronave del agua.



Fotografía No. 6: Preparación de la aeronave para su remolque al aeropuerto.



Fotografía No. 7: Aeronave ubicada en la plataforma del aeródromo.



Fotografía No. 8: Motor embalado.

1.5 Inspección de la aeronave y otras actividades

La investigación realizó toma de imágenes 360° a toda la aeronave, de la cabina de instrumentos y de los mandos de control. Se removió el equipo GPS y se retiraron las pertenencias personales del Piloto. Se efectuó inspección a la totalidad de la aeronave con énfasis en el sistema de combustible.

Posteriormente se efectuó el desmonte de la planta motriz la cual será inspeccionada en un taller certificado.

Se efectuó una inspección a la Torre de Control y al sistema de aprovisionamiento de combustible del aeródromo, en donde se levantaron varias evidencias.

Se realizaron entrevistas, incluyendo al Piloto, y se emitieron las solicitudes de información pertinentes.

1.6 Otros hallazgos

En la visita a la Torre de Control de Mitú la investigación corroboró que la visibilidad desde esta instalación hacia las cabeceras 02 y 20 se limita por la presencia de vegetación (árboles altos) que impide por momentos tener la vista a las aeronaves que llegan y salen del aeródromo, dificultando su control efectivo, el proceso de toma de decisiones, y alertar oportunamente de los medios en caso de emergencia.

Así mismo, se evidenció que el cementerio de la población colinda con el aeródromo (prácticamente rodea parcialmente a la Torre de Control), y en él, al parecer, se realizan autopsias a campo abierto, sin un control sanitario estricto. Esta práctica, además del peligros de salubridad que representa, crea un riesgo de peligro aviar para el aeródromo.



Fotografías No. 9, 10 y 11: Visibilidad limitada desde la Torre de Control por altura de los árboles.



Fotografías No. 12 y 13: ubicación (dentro del cementerio), del sitio en donde se practican autopsias (vista desde la Torre de Control).

1.7 Información meteorológica

Consulta realizada a 11/10/2024 15:36:14 UTC

Periodo: desde 09/09/2024 15:00 a 09/09/2024 23:59 UTC

SKMU, Mitu (Colombia).
Indicativo sinóptico: 80361. WIGOS Id: Desconocido. Latitud 01-07-00N. Longitud 070-04-59W. Altitud 207 m.

METAR/SPECI de SKMU, Mitu (Colombia).

SA 09/09/2024 22:00-> METAR SKMU 092200Z VRB05KT 9000 SCT030 28/22 Q1009 RMK HZ VCSH/W=
SA 09/09/2024 21:00-> METAR SKMU 092100Z 36009KT 9000 SCT030 29/24 Q1008 RMK HZ=
SA 09/09/2024 20:00-> METAR SKMU 092000Z VRB03KT 9000 FEW030 33/23 Q1009 RMK HZ=
SA 09/09/2024 19:00-> METAR SKMU 091900Z VRB02KT 9000 SCT030 33/24 Q1010 RMK HZ=
SA 09/09/2024 18:00-> METAR SKMU 091800Z VRB02KT 9000 SCT035 33/23 Q1011 RMK HZ=
SA 09/09/2024 16:00-> METAR SKMU 091600Z 34003KT 300V020 9000 BKN035 31/24 Q1013 RMK BR=
SA 09/09/2024 15:00-> METAR SKMU 091500Z VRB02KT 9000 NSC 31/24 Q1014 RMK BR=

No hay TAF CORTOS de SKMU en el periodo solicitado.

No hay TAF LARGOS de SKMU en el periodo solicitado.

Imagen No. 3: Informes METAR aeródromo Fabio Alberto León Bentley, SKMU.

Fuente: <https://www.ogimet.com/gsynop.phtml>

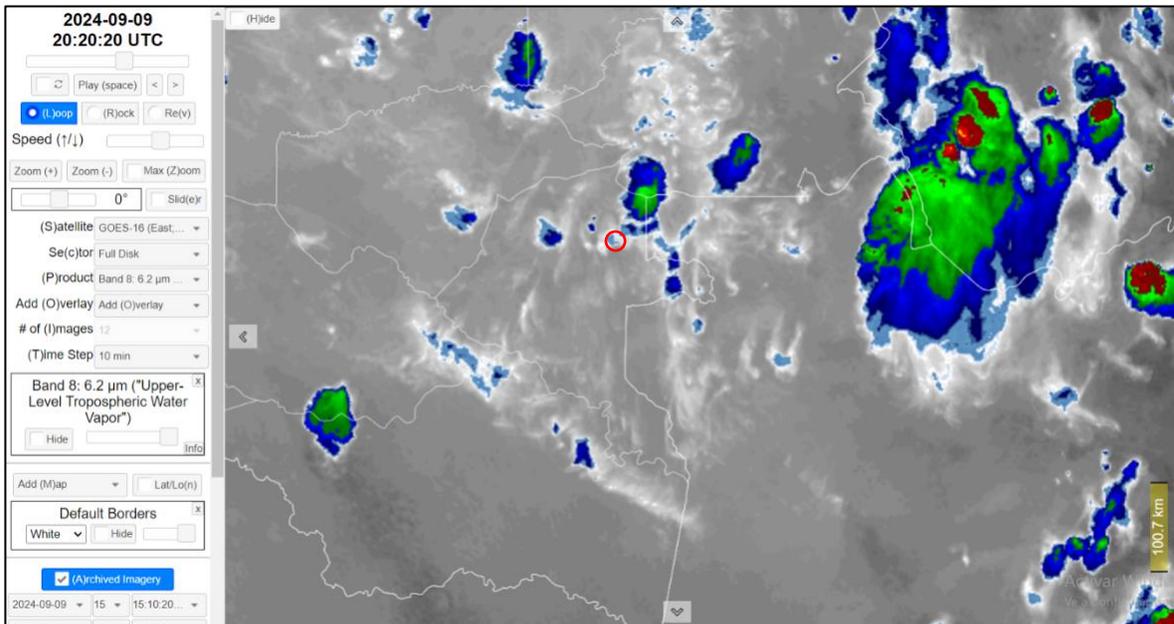


Imagen No. 3 imagen vapor de agua NOAA

Fuente: <https://rammb-slider.cira.colostate.edu/?sat=goes-16>

2. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

- Análisis de comunicaciones aeronáuticas
- Análisis meteorológico.
- Inspección al motor.
- Análisis de proceso operacional
- Análisis información de mantenimiento
- Análisis de factores humanos
- Análisis del complejo de combustible del aeropuerto Fabio Alberto León Bentley.
- Otros.

3. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

A LA SECRETARÍA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS

REC. IMD. 01 24-58-01

Impulsar las acciones necesarias para efectuar la poda y el control de altura de aquellos árboles que rodean al aeródromo Fabio Alberto León Bentley de Mitú, que limitan la visibilidad desde la Torre de Control hacia las cabeceras 02 y 20. Esta situación impide por momentos tener a la vista a las aeronaves que llegan y salen del aeródromo, dificultando su control efectivo, el proceso de toma de decisiones, y alertar oportunamente a los medios en caso de emergencia.

REC. IMD. 02 24-58-01

Verificar las condiciones de salubridad del cementerio que colinda con la Torre de Control del aeródromo Fabio Alberto León Bentley de Mitú, verificar si en efecto allí se practican autopsias, y coordinar las acciones necesarias con el operador del campo santo para evitar que el mismo genere peligro de salubridad al aeródromo y peligro aviar a sus operaciones.

Información actualizada el 16 octubre 2024.



ACCIDENTE

INFORME PRELIMINAR

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