

INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-20-25-GIA

Acuatizaje forzoso

Cessna R172K, Matrícula HK2129

30 de julio de 2020

Tarapacá - Amazonas

Colombia



ADVERTENCIA

El presente Informe Preliminar es presentado por la Autoridad de AIG de Colombia, Grupo de Investigación de Accidentes Aéreos – GRIAA, 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 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 R172K
Fecha y hora del Accidente:	30 de julio de 2020, 13:03 HL (18:03 UTC)
Lugar del Accidente:	Río Putumayo, Vereda Ticuna, Corregimiento Departamental de Tarapacá, Amazonas - Colombia
Coordenadas:	S02°41'43.87" - W069°55'55.77"
Tipo de Operación:	Transporte Aéreo No Regular – Taxi Aéreo
Explotador:	Aerovías Regionales del Oriente - ARO S.A.S
Personas a bordo:	03 ocupantes; 01 Piloto y 02 pasajeros.

1. HISTORIA DEL VUELO

El 29 de julio de 2020, la compañía Aerovías Regionales del Oriente – ARO S.A.S. solicitó permiso a la Autoridad Aeronáutica Colombiana para desarrollar vuelos entre la ciudad de Mitú (Vaupés), la población de Pacoa (Vaupés) y la Ciudad de Leticia (Amazonas) para el traslado de personal médico. La Autoridad Aeronáutica autorizó la operación¹ a la compañía desde los aeródromos de Alfonso León Bentley (ICAO: SKMU), Pacoa (ICAO: SQPK) y el aeródromo Alfredo Vásquez Cobo (ICAO: SKLT) en las aeronaves HK2129, HK2566, y HK1735.

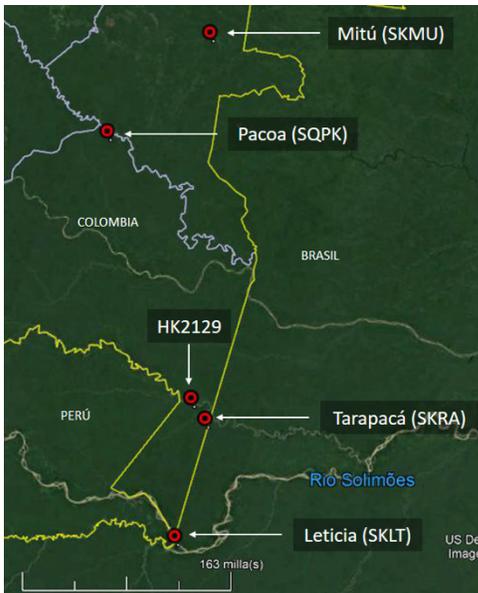


Figura No. 1 - Ubicación de aeródromos programados

La aeronave Cessna 172 HK2129 fue asignada para efectuar una operación que consistía en desplazar la aeronave hasta SQPK con un Piloto a bordo, y allí recoger dos (2) pasajeros para trasladarlos hacia SKLT. Posteriormente se programaría el retorno desde SKLT hacia SKMU.

La víspera de accidente, el 29 de julio SKMU, la aeronave fue abastecida en SKMU con la capacidad máxima de combustible (100 gal) y procedió al rodaje y despegue por la pista 20 a las 13:42 UTC.

La aeronave arribó a SQPK a las 14:38 UTC y el Piloto organizó el embarque de los dos (2) pasajeros y de la carga.

De acuerdo con la declaración de uno de los pasajeros, cuando la aeronave iba a iniciar en SKPK la carrera de despegue, en la aceleración,

¹ Autorización No. 290024 Dirección Servicios a la Navegación Aérea.

el Piloto informó que la aeronave tenía un “problema de magneto”, por lo cual abortó el despegue, decidió cancelar el vuelo a SKLT y determinó reprogramar el vuelo hacia SKMU, sin pasajeros, con el fin de que se realizara un chequeo técnico a la aeronave, y regresar a SQPK al día siguiente para trasladar a los dos (2) pasajeros a SKLT.

Fue así como el Piloto despegó de SQPK y aterrizó en SKMU a las 16:37 UTC, por la pista 02.

Allí, de acuerdo a la declaración del personal técnico, se efectuó verificación de drenajes para determinar presencia de agua, sin hallar contenido de ésta en los tanques. Así mismo, se accedió al motor y al inspeccionar las bujías, se encontró una de ellas sucia. Se realizó limpieza a la bujía, y se probó el motor haciendo las pruebas correspondientes, quedando operativa la aeronave, la cual pernoctó en SKMU.

El 30 de julio de 2020, el Piloto y el Despachador alistaron la aeronave HK2129 en SKMU. Se presentó Plan de Vuelo hacia SQPK con hora estimada de salida a las 14:50 UTC con un nivel de vuelo de 4,500 pies, velocidad de 100 nudos, con ruta VFR directo a SQPK. El tiempo total de vuelo se estimó en 50 min, con autonomía de 05:00 horas, con aeródromos alternos Tiquié (ICAO: SKTE) y Buenos Aires (ICAO: SQER), con un ocupante a bordo y sin carga.

A las 14:34 UTC la aeronave despegó de SKMU por la pista 20, y de acuerdo a información de la compañía, aterrizó en SQPK a las 15:38 UTC. De acuerdo a la declaración de uno de los pasajeros, se abordó una carga de aproximadamente 12 kilos.

Por tratarse SKPK de un aeródromo no controlado, no se presentó Plan de Vuelo. Una vez se tuviera comunicación con la frecuencia de BOG Información Sector SE, o con la de Leticia Aproximación (LET APP) se pasaría el plan de vuelo AFIL².

Aproximadamente a las 15:50 UTC la aeronave despegó desde SQPK, con dos pasajeros, y procedió según ruta VFR hacia SKLT.

Uno de los pasajeros, a las 16:23 UTC comunicó a través de mensaje de texto de telefonía móvil, que se encontraban cruzando la población de Mirití (Amazonas) ubicada a 222 NM de SKLT y a 152 NM del aeródromo de Tarapacá (ICAO: SKRA).

Posteriormente a esta comunicación, el Piloto le comentó al pasajero que se estaba presentando un olor a quemado y que, en vista de la situación, procedería hacia SKRA.

Una aeronave que sobrevolaba el área, Cessna U206G de matrícula HK2279 tuvo contacto con el Piloto de la aeronave HK2129. De acuerdo a la información allegada, el Piloto del HK2129 reportó al Piloto de la aeronave HK2279 que se encontraba a 50 NM de Tarapacá en el radial 326 a 1.500 pies de altitud. Así mismo reportó que el avión estaba muy caliente con temperatura de aceite a 240°F en arco rojo, y disminución de la presión de aceite. Para ese momento, también reportó que se encontraban arrojando elementos de equipaje para alivianar el peso de la aeronave.

² Plan de vuelo presentado desde el aire - AFIL: Plan de vuelo indicado por una aeronave en vuelo, a una dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo.

El Piloto de la aeronave HK2279 preguntó al Piloto si el motor se encontraba vibrando, y el Piloto del HK2129 respondió que no había vibración, solo que la temperatura estaba aumentando y la presión disminuyendo.

La aeronave HK2279 aterrizó posteriormente en Tarapacá y le preguntó al HK2129 su ubicación con respecto a Tarapacá. El Piloto del HK2129 reportó encontrarse a 38 NM en el radial 323 (figura No. 2), y que estimaba arribar a Tarapacá a las 18:10 UTC.

A las 17:50 UTC aproximadamente, una aeronave de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC5078) que realizaba un vuelo de transporte aeromédico desde SKLT hasta el aeropuerto Eldorado (ICAO: SKBO) de la ciudad de Bogotá D.C., se encontraba en la frecuencia de Leticia Aproximación (LET APP) 119.10 MHz; la tripulación del avión FAC copió el llamado del Piloto de la aeronave HK2129 que transmitía *“Aeronaves en la frecuencia, este es el HK2129”*. La tripulación del FAC5078 respondió y le indicó al HK2129 que prosiguiera con la información.

El Piloto de la aeronave HK2129 comunicó que se encontraba a 26 NM de Tarapacá, y que tenía indicaciones de presión baja de motor, pero que se estaba manteniendo entre 30 y 40 PSI, que se encontraba estable y que iba a intentar llegar a SKRA.

A las 17:51:13 UTC, el FAC5078 realizó el puente de comunicación entre la aeronave HK2129 y la dependencia de tránsito aéreo de LET APP: *“Entiendo es el Hotel Kilo dos uno dos nueve, Charlie ciento setenta y dos, tiene indicación de presión de motor, y está, intentando entrar a ¿Tarapacá?”*

A las 17:51:40 UTC el FAC5078 comunico a LET APP: *“Ehhh, si, Leticia, este es el cinco cero siete ocho, haciéndole un puente al Hotel Kilo dos uno dos nueve, Charlie ciento setenta y dos, tieneeee, indicación de presión de motor baja, está buscando el rio Putumayo, intentando llegar a Tarapacá, si no, acuatizará en el rio”*.

A las 17:53:10 UTC el FAC5078 comunicó a LET APP que el HK2129 está a 26 NM de SKRA, que se le estaba bajando la presión del motor, y está buscando una curva en el río Putumayo para acuatizar.

A las 17:54:32 UTC el FAC5078 comunicó a LET APP que a bordo del HK2129 se encontraban tres personas y que dicha aeronave se encontraba ahora a 25 millas, al Whiskey de Tarapacá, que está continuando, hacia Tarapacá, y que todavía no se había bajado del todo la presión del motor.

A las 17:59:02 UTC el FAC5078 comunicó a LET APP que el HK2129, se encontraba 19 NM fuera de SKRA, radial 331°, sobre el río Putumayo, y que continuaba hacia Tarapacá.

A las 18:01:30 UTC el FAC5078 escuchó el llamado del HK2129 *“MAYDAY, MAYDAY, se me fue el motor, voy a entrar a TICUNA, a TICUNA”*. Esta transmisión fue retransmitida a LET APP.

A las 18:03 UTC se activó señal ELT en las coordenadas S02°41.0' – W069°54.1'.

Otra aeronave de la Fuerza Aérea Colombiana, FAC5748, salió de Leticia hacia inmediaciones de Tarapacá, en búsqueda del HK2129. La búsqueda resultó infructuosa.

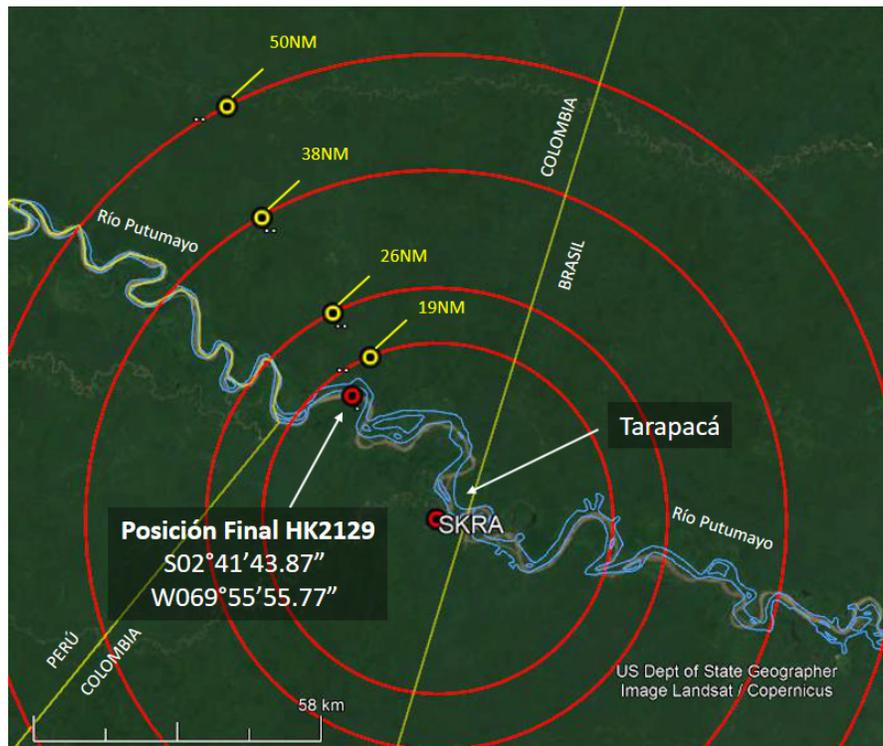


Figura No. 2 – Distancias y posiciones del HK2129 con relación a Tarapacá, según comunicaciones.

De acuerdo con la información de uno de los pasajeros, testigo, una vez la aeronave acuaticizó los dos pasajeros lograron evacuar la aeronave por sus propios medios, y fueron rescatados en lancha por moradores de la zona; inmediatamente realizaron varios intentos por rescatar al Piloto sin resultados. Los dos pasajeros resultaron con lesiones menores.

Para que recibieran asistencia médica y tuvieran medios de comunicación, los dos (2) pasajeros fueron transportados por moradores de la zona desde el sitio del accidente, por vía fluvial, hacia el sitio poblado más cercano y con recursos, que correspondía al Corregimiento Departamental de Tarapacá, Amazonas. De acuerdo con la información proporcionada por la compañía, a las 01:30 UTC aproximadamente, del 31 de julio, los dos (2) pasajeros arribaron a Tarapacá. Desde aquí se comunicaron para confirmar su supervivencia y el infructuoso rescate del Piloto, que se suponía estaba en la aeronave.

Las labores para intentar rescatar el Piloto, efectuadas por los moradores de la zona, fueron infructuosas debido a la fuerza de la corriente del río, la visibilidad nula a través del agua y luego la oscuridad que llegó con la puesta del sol. La aeronave logró ser amarrada y asegurada a la orilla para evitar su desplazamiento en la noche

Al día siguiente, 31 de julio, fue conformado un equipo de rescate compuesto por personal de la Defensa Civil, la Cruz Roja, la Policía Nacional, el Ejército Nacional y la compañía ARO, que partió de Tarapacá y arribó al sitio del accidente hacia las 15:30 UTC. Allí se confirmó que el cuerpo del Piloto se encontraba en la aeronave atado al cinturón de

seguridad. Después de aproximadamente 5 inmersiones, se logró rescatar al Piloto aproximadamente a las 16:00 UTC del 31 de julio.

La Autoridad de Investigación de Accidentes de Colombia (Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA), había sido alertada de la desaparición de la aeronave a las 18:45 UTC, del 30 de julio; de inmediato se designó un Investigador a Cargo que coordinó las acciones iniciales con la compañía, la cual programó el traslado de una aeronave desde SKMU a SKRA para asistir la búsqueda de la aeronave cuya ubicación y estado aún no se conocían, y en la recuperación de sus ocupantes.

El 31 de Julio se desplazaron dos investigadores del GRIAA, por tierra, a la ciudad de Villavicencio, base principal del operador, para iniciar el proceso investigativo y coordinar su desplazamiento, de ser posible, hasta el sitio del accidente.

Siguiendo los protocolos del Anexo 13 de OACI y del RAC 114, el evento fue notificado a la National Transportation Safety Board (NTSB), de los Estados Unidos de Norteamérica, como Estado de Diseño y Fabricación de la aeronave Cessna R172K. La NTSB asignó un Representante Acreditado quien asistirá la investigación que se realiza.

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

El sitio del accidente corresponde a un área selvática, localizada en el río Putumayo, en el sitio conocido como Vereda Ticuna, perteneciente al Corregimiento Departamental de Tarapacá, Amazonas – Colombia.

La aeronave quedó ubicada a una 16NM al SE de Tarapacá, en coordenadas aproximadas S02°41'43.87" - W069°55'55.77", inmersa aproximadamente a 6 m de profundidad en el río y a 100 m de la orilla más cercana.

A la fecha de emisión del presente informe preliminar, el GRIAA no ha realizado la inspección de la aeronave debido a que no se ha logrado extraer la aeronave del río, ya que la localización remota, la carencia de equipos especializados de extracción en el área y las limitaciones de movilidad debidas a la pandemia COVI-19 ha dificultado tal operación. A la fecha del presente Informe, la aeronave se encuentra aún sumergida en el río y asegurada.

El GRIAA ha realizado todas las coordinaciones correspondientes con la compañía para la preservación de los restos de la aeronave. De acuerdo a las disposiciones del RAC 114, numeral 114.505, literal (d), numerales (1) (2) (3), se ordenó a la compañía la extracción de la misma para efectuar inspecciones requeridas.

Los siguientes son algunos registros técnicos de la aeronave:

Aeronave

Horas Torales: 5,106:24 h

Motor

Continental IO-360-KcKB, S/N: 355964

Horas Totales: 5,106:24 h

Horas D.U.R.G: 1,245:39 h

Hélice

McCauley 2A34C-203-C, S/N: 762201.

Horas Totales: 1,245:39 h Horas D.U.R.G: nueva.

El último servicio técnico (evento No. 3) se le había efectuado a la aeronave el 07 de julio de 2020, en Mitú.

El Piloto contaba con su documentación técnica y operacional vigente al momento del accidente. Acumulaba un total de 1.050 h de vuelo, las cuales todas, correspondían a la aeronave Cessna R172K.

3. TAREAS PENDIENTES EN LA INVESTIGACIÓN

La investigación actualmente se encuentra adelantando la consecución y el análisis de:

- Declaraciones detalladas de testigos sobrevivientes.
- Declaraciones detalladas de personal de mantenimiento.
- Verificación de documentación técnica de la aeronave y motor.
- Validación de documentación operacional del tripulante
- Inspección de planta motriz y hélice.
- Evaluación de aspectos organizacionales.
- Evaluación de los servicios de tránsito aéreo, búsqueda y salvamento.

INFORMACIÓN ACTUALIZADA EL 13 DE AGOSTO DE 2020

GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Av. Eldorado No. 103 – 15, Piso 5°.

investigacion.accide@aerocivil.gov.co

Tel. +57 1 2963186

Bogotá D.C. - Colombia



Grupo de Investigación de Accidentes

GRIAA

GSAN-4.5-12-035



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL