REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial

OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISION NORMAS DE VUELO

INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

INFORME DE ACCIDENTE DE AVIACION

"SERPA LTDA"

SERVICIOS AEREOS DEL PACIFICO LTDA

MATRICULA HK-3038

HUGHES 369-D

PURACE – DEPTO. DEL CAUCA

27 DE OCTUBRE DE 1995

REPUBLICA DE COLOMBIA
AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA
DIVISIÓN NORMAS DE VUELO
GRUPO PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN

MATRICULA:	HK-3038
MARCA:	HUGHES
MODELO:	369-D
SERIE:	1189-D
PROPIETARIO:	SERPA LTDA
EXPLOTADOR:	SERPA LTDA
LUGAR DEL ACCIDENTE	PURACÉ (CAUCA)
FECHA DEL ACCIDENTE:	27- Octubre- 1995
HORA DEL ACCIDENTE:	14:26 H.L.

1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1. RESEÑA DEL VUELO.

El capitán HERNAN SEPULVEDA RODRIGUEZ, decoló al mando del HK-3038 el día 27 de octubre de 1995, a las 14:26 H.L., con el técnico Señor ORLANDO VALLECILLA MIRANDA y dos pasajeros a bordo desde una cancha de football, en Puracé con destino a varias poblaciones del Cauca y Nariño, llevando dos bolsas de valores con un peso de 24 kilos como carga. Durante el despegue el motor perdió potencia encendiéndosela alarma de bajas revoluciones, inmediatamente y en vista de que al frente había una serie de obstáculos, el piloto decidió virar 180° hacía la cancha de football, para efectuar allí un aterrizaje de emergencia, Durante ésta maniobra una de las palas del rotor principal golpeo una cerca de alambre enredándose inmediatamente en el mástil una cuerda haciendo perder el control del helicóptero al piloto, colisionando con el terreno, todos los ocupantes resultaron ilesos.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULANTES	PASAJEROS	OTROS
MORTALES			-
GRAVES			-
LEVES/ILESOS	2	2	-

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Transmisión del rotor principal con palas totalmente destruidas, el Tail boom y la estructura general deformadas.

1.4 OTROS DAÑOS:

Daño en la cerca límite entre la cancha de foot- ball y una vivienda

1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

PILOTO

NOMBRE:	HERNAN
APELLIDOS:	SEPULVEDA RODRÍGUEZ
EDAD:	43 AÑOS
NACIONALIDAD:	COLOMBIANO
LICENCIA:	PCH-416
CERTIFICADO MEDICO:	14990283 Vigente 11-10-95
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	Desconocido
HORAS DE VUELO: EN EL EQUIPO	Desconocido
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	08-23-1995
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	Desconocido
ULTIMOS 90 DIAS.	Desconocido
ULTIMOS 30 DIAS:	Desconocido
ULTIMOS 3 DIAS:	Desconocido

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	HUGHES
MODELO:	369-D
SERIE No:	1189-D

MATRICULA	HK-3038
CERTIFICADO DE MATRICULA:	013 Otorgado el 01-27-1992
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	01059 Indefinido
TOTAL HORAS DE VUELO	1.8887:00
TOTAL HORAS DURG:	1.887:00

MOTOR

MARCA:	ALLISON
MODELO:	250-C20B
SERIE:	CAE-834520
TOTAL HORAS DE VUELO :	1.887:00
TOTAL HORAS DURG:	1.887:00

ROTOR PRINCIPAL

MARCA:	HUGHES
MODELO:	369-D
TOTAL HORAS DE VUELO	867:00

1-7 INFORMACION METEOROLÓGICA

No hay récord oficial del estado del tiempo al momento del accidente, pero según el investigador original estas no tuvieron incidencia en el accidente.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No aplicable.

1.9 COMUNICACIONES

Las comunicaciones entre la aeronave y la torre de control fueron normales.

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

No aplicable.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

El helicóptero quedó sobre el lado derecho después de colisionar contra la cerca de alambre. La velocidad fue muy baja, la aeronave tuvo una caída vertical a muy baja altura.

Ninguno de los componentes principales se separó de la aeronave.

El espacio ocupacional del piloto así como cabina de pasajeros guardaron su integridad estructural.

1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA

El piloto tenía vigente su certificado médico y no se hallo evidencia de factores psico- físicos que le hubieren impedido continuar sus actividades de vuelo. No hay récord de estudio de factores humanos de este piloto.

1.14 INCENDIO:

No se presento incendio.

1.5 SUPERVIVENCIA:

El accidente tuvo capacidad de supervivencia y tanto los pasajeros como el piloto salieron de la aeronave por sus propios medios

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES:

Hasta el momento no se ha recibido el análisis del motor de la aeronave para determinar su condición al momento del accidente.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCIÓN

No se efectúo.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No aplicable.

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES O EFICACES

No se efectúo.

2.0 ANALISIS

El piloto se encontraba con un último chequeo en el equipo en vigencia, pero se desconoce la fecha de calificación inicial del mismo. No hay récord de horas de vuelo en el equipo ni de los equipos volados como tal, tampoco hay récord de las horas de vuelo totales ni de los últimos 90- 30 y 3 días. Tenía su certificado médico vigente y no hay récord de antecedentes psicofísicos que lo hubiesen impedido efectuar sus actividades de vuelo. La aeronave estaba siendo mantenida por la misma empresa explotadora y poseía certificado de aeronavegabilidad indefinido.

El factor meteorológico no fue contribuyente al accidente el cual era normal según el técnico de a bordo y el mismo capitán.

Las ayudas para la navegación, comunicaciones, no tuvieron incidencia en el accidente.

El aeródromo en este caso la cancha de fott- ball a 7.743 pies de altura fue utilizado para el despegue. No hay récord ni documentos de peso y balance para efectuar análisis de rendimiento.

En la maniobra de despegue la aeronave, no estaba equipada con registradores o grabadores de vuelo FDR y CVR.

El helicóptero inició el despegue y en el ascenso inicial según el piloto y el técnico de a bordo, el motor perdió potencia encendiéndose la alarma a bajas revolucione, ante estas circunstancias el piloto decisión efectuar un viraje de 180° para aterrizar de emergencia en la misma cancha o campo donde se había efectuado el despegue.

Durante esta maniobra una de las palas golpeó una cerca de alambre y una de las cuerdas se enredó en el mástil haciendo perder el control de la aeronave al piloto estrellándose contra el terreno circundante.

Al motor del helicóptero se le ordeno un análisis por intermedio de la misma compañía explotadora sin hasta el momento haber recibido el resultado del mismo.

3.0 CONCLUSIONES:

- El piloto tenía vigente su último chequeo de vuelo.
- No hay récord del chequeo en el equipo del piloto.
- No hay récord de las horas totales de vuelo del piloto.
- No hay récord de las horas voladas en los últimos 90- 30 y 3 días
- El certificado médico estaba vigente al momento del accidente.
- No hay récord de antecedentes psico- físicos que le impidieran al piloto desarrollar funciones de vuelo.
- La aeronave estaba siendo mantenida por la misma empresa.
- La aeronave tenía certificado de aeronavegabilidad indefinido.
- El factor meteorológico no incidió en el accidente.

REPUBLICA DE COLOMBIA
AERONAUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

- Las ayudas para la navegación, comunicaciones no tuvieron incidencia en el accidente.
- El aeródromo estaba ubicado a 7.743 pies de altura.
- No hay en la investigación inicial récords de peso y balance ni de rendimiento de la aeronave.
- El análisis del motor del helicóptero no se ha recibido hasta el momento.

CAUSA PROBABLE:

Se declara este accidente indeterminado por falta de evidencia.

RECOMENDACIONES:

A LA AERONÁUTICA CIVIL

Ordenar el cumplimiento del Reglamento Aeronáutico Colombiano a la empresa explotadora respecto al análisis y pruebas de los componentes que se manda a examinar.

A LA EMPRESA SERPA LTDA.

Cumplir con la actualización de datos de horas de vuelo y chequeos y su envío oportuno al Departamento de Licencias de la Aeronáutica Civil.

Vo. Bo.

Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico Consejo de Seguridad

Doctor ERNESTO HUERTAS ESCALLÓN
Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil