



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

5001 - 173



Libertad y Orden



Grupo de Investigación de
Accidentes e Incidentes aéreos

INFORME PRELIMINAR ESPECIAL

COL-16-12-GIA
Colisión contra terreno montañoso
Bell 206-L1, Matrícula HK5049
30 de Marzo de 2016
Chigorodó, Antioquia – Colombia



ADVERTENCIA

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.

De conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) Parte Octava y el Anexo 13 de OACI, “El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes. El propósito de ésta actividad no es determinar culpa o responsabilidad”. Las recomendaciones de seguridad operacional no tienen el propósito de generar presunción de culpa o responsabilidad.

Consecuentemente, el uso que se haga de este Informe preliminar para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos asociados a la causa establecida, puede derivar en conclusiones o interpretaciones erróneas.

SINÓPSIS

Aeronave:	Bell 206-L1
Fecha y hora del Accidente:	30 de Marzo de 2016, 09:50HL (14:50UTC)
Lugar del Accidente:	Serranía de Abibe, Chigorodó – Antioquia Coordenadas N 07°36'23.1 W076°31'05"
Tipo de Operación:	Transporte aéreo no regular
Propietario:	Compañía de Vuelo de Helicópteros Comerciales Helifly S.A.S
Explotador:	Compañía de Vuelo de Helicópteros Comerciales Helifly S.A.S
Personas a bordo:	01 piloto, 02 pasajeros

Historia del vuelo

El día 30 de Marzo de 2016 el helicóptero Bell 206-L1 con matrícula HK5049 operado por la compañía Helifly S.A.S fue programado para realizar un vuelo de transporte de valores desde el municipio de Riosucio – Chocó hasta el municipio de Caucasia – Antioquia con un (1) piloto y dos (02) pasajeros (remeseros).

De acuerdo a la información inicial, la aeronave decoló de Riosucio a las 09:20HL (14:20UTC) aproximadamente y tomó rumbo NE hacia el Municipio de Caucasia.

A las 09:40HL (14:40UTC), encontrándose a 16NM al S del VOR de Los Cedros (LCE), el piloto reportó estimar la posición Puerto Libertador a las 10:15 (15:14UTC).

Posterior a esta última comunicación, después de varios llamados por parte de los servicios ATS, no se reciben más reportes por parte del HK5049.

Personal de la compañía registró en el sistema de seguimiento satelital de la aeronave, una última traza registrada en coordenadas N07°36'31" W076°32'44". Inmediatamente la compañía dispuso de dos (2) helicópteros con personal de rescate para la búsqueda de la aeronave.

Los días 30 y 31 de Marzo, 01 y 02 de Abril se realizaron diferentes vuelos de reconocimiento y búsqueda por parte de la compañía y personal de las fuerzas militares sin resultados satisfactorios.

Cuatro (4) días después, el 03 de abril a las 07:05HL (12:05UTC), se presentó el avistamiento de la aeronave HK5049 en la ladera occidental de la Serranía de Abibe.

A las 08:54HL (13:54UTC) se confirmó la destrucción de la aeronave, fuego post impacto y el fallecimiento de los tres (03) ocupantes).

A las 16:50HL (21:50UTC), los cuerpos de la aeronave HK5049 fueron rescatados y trasladados al aeropuerto Los Cedros (SKLC).

El Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA de la Aeronáutica Civil de Colombia, fue alertado el día del accidente a las 10:00HL (15:00UTC), por parte de la compañía. De inmediato, se conformó un equipo de cuatro (4) investigadores para atender el accidente los cuales se desplazaron el mismo día hacia la base principal de operación de la compañía en Medellín.

Los trabajos de investigación de campo se realizaron los días 3, 4, 5, 6, 7 de Abril de 2016 en los que se obtuvieron evidencias relacionadas con:

- Ubicación e inspección coordinada de los restos de la aeronave.
- Inspección general de la compañía.
- Obtención de evidencia de los restos de la aeronave.
- Obtención de registros de mantenimiento de la aeronave
- Obtención de registros del piloto y la aeronave.
- Obtención de comunicaciones aire – tierra y trazas radar.
- Obtención de documentación de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Siguiendo los lineamientos internacionales y nacionales en investigación de accidentes aéreos (Anexo 13 OACI - RAC 8), Colombia como Estado de Suceso, realizó la Notificación de la ocurrencia a la Transportation Safety Board (TSB) de Canadá y National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de América como Estados de fabricación de la aeronave. Al momento de la emisión del presente Informe Preliminar, fue asignado por la NTSB y por la TSB un Representante Acreditado.

El 20 de Marzo de 2016, la aeronave tipo Bell206 de matrícula HK4764 operada por la misma compañía, presentó un accidente aéreo en el Municipio de Angostura, Antioquia con impacto contra el terreno montañoso y tres (03) lesionados mortales.

Ante la recurrencia de accidentes, se conformó de acuerdo a los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, una Junta investigadora integrada por un grupo de expertos teniendo en cuenta los lineamientos del Documento 9756, Parte II quienes realizaron la obtención de evidencias según su área de experticia.



Estado final de la aeronave HK5064

Hallazgos preliminares

Teniendo en cuenta la situación de orden público en la zona, la investigación de campo se vio afectada por factores de seguridad personal de los investigadores. Sin embargo, las labores de obtención de evidencia in situ, fue coordinada con el Grupo de Búsqueda y Rescate Aeronáutico – BRAC quien, en directa y permanente comunicación con el GRIAA, proporcionó la obtención de registro gráfico y obtención de evidencia inicial para inspección de los restos.

La aeronave se localizó en la Serranía de Abibe del Municipio de Chigorodó – Antioquia en coordenadas N 07°36'23.1 W 076°31'05" a 4093pies de elevación en un terreno montañoso con inclinaciones oscilantes de 45° a 60°. La máxima elevación en el terreno montañoso correspondía a 5653pies.

La aeronave presentó impacto contra el terreno en actitud frontal con apreciable ascenso de alto ángulo y alta velocidad. El helicóptero presentó en la mayoría de su célula estructural, fuego post-impacto el cual consumió la parte frontal del mismo y gran parte de la transmisión y motor.

Los skid y rotor de cola fueron las secciones más íntegras e identificables que fueron encontradas que, durante la dinámica de colisión, presentaron desprendimiento por impacto contra el terreno y vegetación circundante.

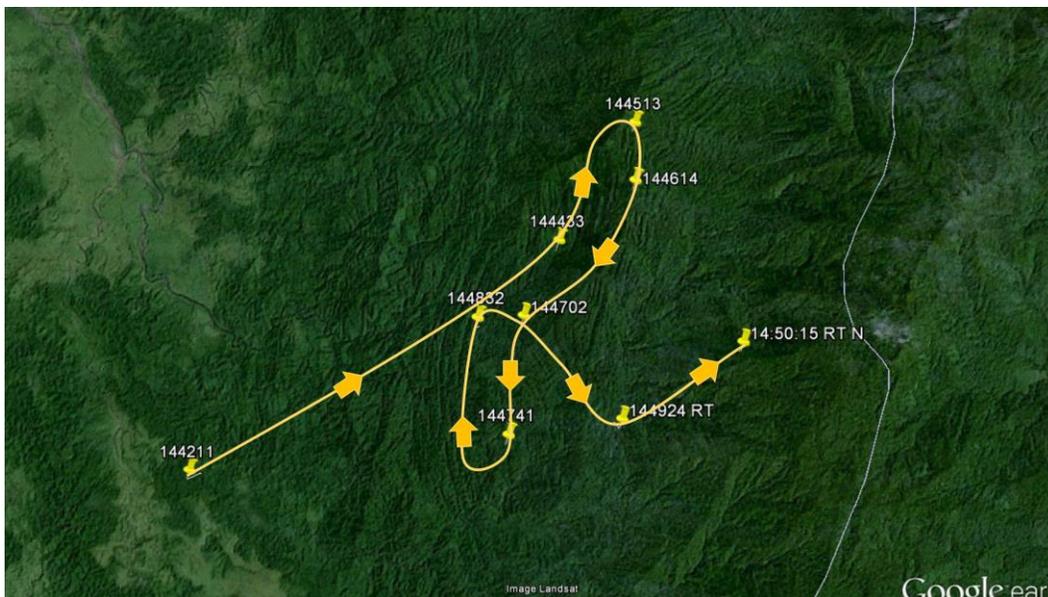
Otros hallazgos

Fueron obtenidas doce (12) imágenes RADAR de la aeronave HK5049. Las trazas iniciaron a las 14:22:10UTC hasta las 14:50:15UTC. La última traza registrada fue en coordenadas N07°37'10" W076°31'16" con una altitud de 4000pies.



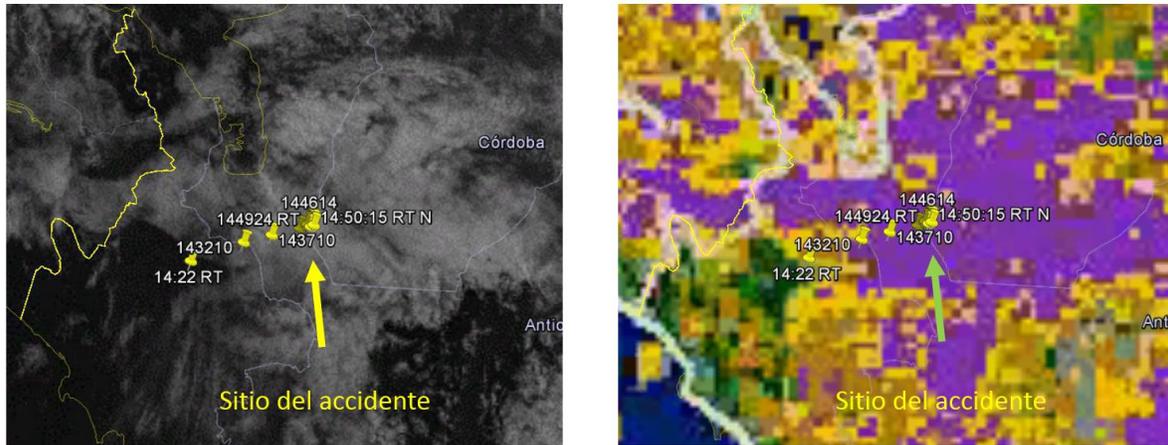
Última imagen RADAR - HK5049

Se realizó una aproximación del patrón de vuelo de la aeronave durante las últimas trazas obteniendo la siguiente secuencia:



Aproximación de rumbo de vuelo HK5049 (ultimas trazas)

Las condiciones meteorológicas al momento del suceso prevalecían con abundante nubosidad en el sector del accidente, con apreciable nubosidad baja en la ruta de vuelo.



Condiciones meteorológicas vs Imágenes RADAR HK5064 30/03/16 14:45UTC
(Izquierda imagen VIS – Izquierda imagen con nefoanálisis)

Las condiciones de orden público y seguridad física impidieron la operación de extracción de algunos componentes del helicóptero. Se recuperó un IPAD del piloto el cual fue custodiado y enviado a la NTSB de los Estados Unidos para inspección y recuperación de la información de vuelo.

El presente accidente aéreo fue notificado mediante lineamientos internacionales de Anexo 13 a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos de América y Transportation Safety Board (TSB) de Canadá. Al momento de la emisión del presente Informe Preliminar, fueron asignados Representante Acreditados quienes asistirán todo el proceso investigativo que adelante el GRIAA.

Información actualizada el día 24 de Abril de 2016, 12:17HL (17:17UTC).

Tareas pendientes en la investigación

La investigación se encuentra adelantando la obtención de evidencias documentales, inspecciones de componentes, estudio de la regulación aeronáutica nacional, análisis de las pruebas y procedimientos técnicos llevados a cabo.

Dentro de los aspectos más importantes que se encuentran pendientes dentro del proceso investigativo están:

- Inspección detallada del IPAD encontrado.
- Estudio de la Reglamentación Aeronáutica Nacional.
- Estudio de los aspectos organizacionales de la compañía.
- Estudio y enlace con el evento reciente (20/03/16, HK4764)
- Recomendaciones inmediatas a quien corresponda.

- Las demás tareas concernientes que se deriven de la investigación.

Coronel GUSTAVO ADOLFO IRIARTE
Coordinador Grupo Investigación de Accidentes

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

Grupo de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación – GRIAA

GSAN-4.5-12-036
Versión: 01
Fecha: 30/10/2014



Grupo de Investigación de Accidentes & Incidentes
Av. Eldorado No. 103 – 23, OFC 203
investigacion.accide@aerocivil.gov.co
Tel. +57 1 2962035
Bogotá D.C - Colombia