



INFORME PRELIMINAR

ACCIDENTE

COL-22-29-DIACC

Pérdida de altura y colisión contra el terreno

LOC-I

Bell 206-L3

Matrícula HK5268

27 mayo de 2022

Manaure, Guajira, 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.

SINOPSIS

Aeronave:	Bell 206-L3
Fecha y hora del Accidente:	27 de mayo de 2022, 14:23 HL (19:23 UTC)
Lugar del Accidente:	Corregimiento Wayapo, Municipio de Manaure, Guajira
Coordenadas:	N 011°36'9.72" – W 072°51'4.73"
Número de ocupantes:	Total 07 – 01 Piloto y 06 pasajeros
Tipo de Operación:	Transporte Aéreo no Regular de Pasajeros

1. RESEÑA DEL VUELO

El 27 de mayo de 2022, el helicóptero Bell 206-L3 de matrícula HK5268 fue programado para realizar un vuelo de transporte aéreo no regular de pasajeros desde el punto helipuerto Hotel Wayira, en el Municipio de Manaure, Guajira.

La intención del vuelo tenía propósitos turísticos, consistente en un sobre vuelo por las inmediaciones del hotel, de aproximadamente 6 min. De acuerdo con la información preliminar, el Piloto al mando efectuó el alistamiento de la aeronave realizando el prevuelo sin novedad; y el helicóptero contenía un total de 260 lb de combustible.

Posteriormente, el helicóptero fue abordado por seis (6) pasajeros, sin carga y el Piloto efectuó el briefing de seguridad a los pasajeros.

A las 12:17 HL, el Piloto despegó del helipuerto y ascendió a 500 pies, dirigiéndose por la línea de costa hacia la laguna La Herradura y sus alrededores.

Durante el vuelo, algunos pasajeros solicitaron al Piloto maniobrar el helicóptero con el fin de sentir “sensación de vértigo” en vuelo. Para ello el Piloto comentó que mantuvo vuelo recto nivelado y posteriormente, realizó un ascenso, reduciendo el colectivo, y cuando se perdió velocidad, realizó un giro por la derecha, y allí recuperaba velocidad para mantener el vuelo. En esta maniobra, relató el Piloto, se perdieron 200 pies de altitud.

Posteriormente a esta maniobra, se realizó otra similar, sin novedad. Después se preparó para realizar la aproximación al helipuerto, e, informó el Piloto que, en este punto, se presentó una condición de viento descendente, que produjo la pérdida de altura y la colisión del helicóptero contra el terreno.

Como consecuencia del impacto, se produjo el volteo dinámico del helicóptero hacia la derecha, y daños severos en su estructura, con desprendimiento del mástil del rotor principal y de sus palas. Así mismo, se presentó rotura parcial del botalón de cola.

En el evento, se produjeron lesiones menores en sus ocupantes, los cuales fueron asistidos en la evacuación por parte de moradores de la zona.

El accidente se produjo a las 14:23 HL en luz de día y condiciones VMC. No se presentó incendio.

De acuerdo con los protocolos de Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional y la Reglamentación Aeronáutica de Colombia RAC 114, se efectuó la Notificación de la ocurrencia a la Transportation Safety Board (TSB) de Canadá, como Estado de Diseño y de Fabricación del helicóptero, y a la National Transportation Safety Board (NTSB) de los Estados Unidos, como Estado de Diseño y Fabricación de la planta motriz.

Fueron asignados Representantes Acreditados por parte de NTSB y TSB, así como Asesores Técnicos por parte de Bell y Rolls Royce para apoyar el proceso investigativo que adelanta la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes, DIACC.



Fotografía No. 1 – Condición final del helicóptero HK5268.

2. HALLAZGOS PRELIMINARES

2.1 Inspección de campo

El helicóptero quedó localizado en coordenadas N 011°36'9.72" – W 072°51'4.73" en los predios del Hotel Wayira, en jurisdicción del corregimiento Wayapo, del Municipio de Manaure, Guajira, en un terreno plano, árido, a una elevación de 33 pies.

El helicóptero distaba 298 m del helipuerto desde donde efectuó el despegue, en dirección 049 grados.

Las características del impacto mostraban un alto ángulo y relativa baja velocidad, con un rumbo de impacto 040 grados y una posición final del helicóptero con rubo 078 grados. El helicóptero se encontró volcado sobre su costado derecho, con evidente separación del mástil del rotor principal y desprendimiento parcial del botalón de cola.

La inspección de los restos evidenció la presencia de marcas de aceite en el fuselaje, sobre la sección derecha trasera. El botalón de cola no sufrió marcas de transferencia por las

palas del rotor principal, y su rompimiento presentaba evidencias de torsión, como consecuencia, principalmente, de la dinámica de impacto.

La sección de cubierta del motor y el tanque de aceite mostraban marcas de transferencia de energía de una de las palas del rotor principal.

El motor se encontró sin afectaciones particulares, solo con un daño evidente en una línea de admisión de combustible al filtro, con evidencias de haber estado en funcionamiento al momento del accidente. Las ruedas de N1 y N2 tenían movimiento sin restricción.

La transmisión sufrió fractura en el *link* soporte de transmisión delantero derecho, con características de fractura por impacto. Era notable cierta cantidad de aceite en la transmisión, el cual se fugó en la dinámica de impacto. El mástil presentaba características de fractura por torsión. Los mecanismos de control cíclico y colectivo se fracturaron durante el impacto, sin embargo, presentaban integridad hacia el control en cabina.

El rotor principal sufrió separación del mástil y del plato de control. Todas las partes de las palas y componentes del rotor principal se encontraron en el sitio, descartándose que hubiera ocurrido cualquier separación de componentes en vuelo.

El rotor de cola no presentaba daños catastróficos, y su condición se mantuvo íntegra sin daños aparentes.

En cabina, el altímetro mantenía una indicación de 50 pies, con QNH de 1,005 inHg, un rumbo de 090 grados; y se verificó que había continuidad de los controles de vuelo.

Después de efectuar la inspección de campo, la investigación solicitó la asistencia de un experto Asesor Técnico de Bell y Rolls Royce para una segunda inspección.

Los restos fueron trasladados a un hangar del operador, ubicado en el aeropuerto Los Garzones de la ciudad de Montería – Córdoba, en donde se realizó una segunda inspección.



Fotografía No. 2 – Ubicación general de restos en el sitio del accidente.

2.2 Otra Información

La investigación recuperó un video tomado por un pasajero a bordo del helicóptero accidentado, que registro la condición previa del helicóptero y el momento del accidente. El video registrado tiene encuadre hacia el frente desde la silla izquierda, y una duración de 01:31 en alta definición y sonido.

El video será procesado para realizar un análisis de espectro de sonido, así como la ambientación de actitud del helicóptero y condición aerodinámica presentes al momento del accidente.



Fotografía No. 3 – Fotograma video testigo pasajero HK5268.

El helipuerto se encontraba localizado en coordenadas N11° 36´ 16.0" - W072° 50´ 57.3" a una elevación de 34 pies, con superficie concreto, con anemoscopio y luces.

Durante la inspección de campo se comprobó la presencia de viento con una intensidad sostenida entre 25 a 29 nudos, y dirección de 110 – 120 grados.

3. TAREAS PENDIENTES DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación actualmente cuenta con toda la información técnica y operacional. Se adelantan los siguientes procedimientos y análisis:

- Verificación de documentación operacional y de mantenimiento.
- Análisis de espectro de sonido y condición aerodinámica.
- Análisis del rendimiento del helicóptero.
- Verificación de procedimientos operacionales ejecutados.
- Análisis de condiciones meteorológicas.

Información actualizada el 25 de junio 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