



SECRETARIA DE SEGURIDAD AÉREA

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS

INFORME DE INCIDENTE DE AVIACIÓN

**AVIACIÓN CIVIL COMERCIAL
TRANSPORTE AEREO ESPECIAL**

HK-269-E

47G-24 SOLOY

VEREDA EL VINCULO MUNICIPIO DE BUGA

13 DE DICIEMBRE DE 2000



ADVERTENCIA

El presente INFORME FINAL es un documento que refleja los resultados de la investigación técnica adelantada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en relación con las circunstancias en que se produjeron los eventos objeto de la misma, con sus causas y consecuencias.

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 e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad”.

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



**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
SECRETARIA DE SEGURIDAD AÉREA**

GRUPO INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

INFORME ACCIDENTE DE AVIACIÓN

MATRICULA:	HK-269-E
MARCA:	BELL
MODELO:	47G-24 SOLOY
PROPIETARIO:	COFA S.A.
EXPLOTADOR:	EL MISMO
LUGAR DEL ACCIDENTE:	VEREDA EL VINCULO MUNICIPIO DE BUGA
FECHA DEL ACCIDENTE:	13 DICIEMBRE 2000
HORA DEL ACCIDENTE:	06:58 H.L.



FOTOGRAFIAS ACCIDENTE HK-269 E



DETALLE FINAL DE LOS RESTOS



ASPECTO FINAL DE LA AERONAVE



1.0 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 13 de diciembre de 2000 el helicóptero de matrícula HK-269-E, procedió de la base Candelaria (Valle) hacia el ingenio San Carlos al SW de Tulúa (Valle), transportando (3) tres ocupantes. El despegue fue normal haciendo contacto con la torre a las 11:23 UTC, estimando Guacari para las 11:38 UTC. A las 11:43 se le instruye para cambiar a la frecuencia 126.7, estimando establecerse en el área para las 12:01 UTC. A partir de ese momento no se vuelve a tener contacto con la aeronave.

A las 13:27 se recibe información sobre la aeronave accidentada en la vereda El Vínculo cerca de Buga afirmándose que esta destruida e incinerada y los tripulantes fallecidos. El accidente se produjo aproximadamente a las 11:58 UTC.

1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulantes	Pasajeros	Otros
Mortales	1	2	--
Graves	--	--	--
Leves / ilesos	--	--	--

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Dstrucción total como consecuencia del impacto y posterior incendio

1.4 OTROS DAÑOS

Ninguno

1.5 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE: **ORLANDO**

APELLIDOS: **GUEVARA CORTES**

NACIONALIDAD: **COLOMBIANO**

EDAD: **50 AÑOS**

LICENCIA No.: **PCH-254**



CERTIFICADO MÉDICO:	14.987.362
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	B-212, B-206, Fumigación
ÚLTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	NOV.11-1994 ANUAL
TOTAL HORAS DE VUELO:	N/D
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	3.350
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 90 DÍAS:	86.4
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 30 DÍAS:	41.0
HORAS DE VUELO ÚLTIMOS 3 DÍAS:	9.5

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	BELL
MODELO:	47-SOLOY-G2A
SERIE No.:	617
MATRICULA:	HK-269-E
FECHA DE FABRICACIÓN:	N/D
CERTIFICADO MATRICULA:	SI
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD:	1880
FECHA ÚLTIMA INSPECCIÓN Y TIPO:	MAYO 11 DE 200, 100 HS.
FECHA ÚLTIMO SERVICIO:	12-DIC-2000
TOTAL HORAS DE VUELO:	17.055.7
TOTAL HORAS DURG:	400.7

MOTOR

MARCA:	ALLISON
--------	---------



MODELO:	250C20B
SERIE MOTOR:	CAE831599
TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR:	5.646.3
TOTAL HORAS DURG MOTOR:	2.745.9
ÚLTIMO SERVICIO MOTOR:	11 MAYO 200

HÉLICE**ROTOR PRINCIPAL**

MARCA:	BELL
MODELO:	47-110-250-23
SERIE No.:	TCX-3768/TCX-3814
TOTAL HORAS:	4.483.6/4453.6
TOTAL HORAS DURG:	516.4/546.4

ROTOR DE COLA

MARCA:	BELL
MODELO:	47-642-117-105
SERIE No.:	A-1535/A-1646
TOTAL HORAS:	2.050.3/2.050.3
TOTAL HORAS DURG:	449.7

1.7 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

El accidente se produjo con luz del día, visibilidad ilimitada y temperatura de 28°C

**1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN**

N/A

1.9 COMUNICACIONES

Las comunicaciones fueron normales hasta su último llamado. Se efectuaron en las frecuencias de la torre de control y 126.7

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO

N/A

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

N/A

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave cayó cerca de unos arbustos quedando el conjunto de restos en un área centrada. La parte delantera de la cabina incinerada y hierros retorcidos. Algunas partes conservaron su forma como el tanque de aceite, partes de los exhostos y las palas así como la estructura de la cola y partes del rotor de cola.(Ver foto)





1.13 INFORMACIÓN MEDICA Y PATOLÓGICA

Los ocupantes murieron debido al impacto y posterior incendio

1.14 INCENDIO

Se observo la aeronave totalmente incinerada

1.15 SUPERVIVENCIA

N/A

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

N/A

1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN

N/A

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL

N/A

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

N/A

2.0 ANÁLISIS

El piloto tenia vigente su certificado medico.

El último chequeo de control anual le figura el 11 de noviembre de 1994

El helicóptero estaba aeronavegable

Las condiciones meteorológicas eran buenas

No hubo ninguna llamada de emergencia



Por razones desconocidas la aeronave perdió el control precipitándose a tierra

El impacto fue en un ángulo vertical pronunciado

El impacto produjo la destrucción de la aeronave y posterior incendio e incineración.

El rotor de cola se encontró en la misma zona del impacto

En el helicóptero se transportaban el piloto y dos personas más.

De acuerdo al peso y balance la aeronave se encontraba dentro de los límites

El certificado de aeronavegabilidad solo contempla un puesto para el piloto.

3.0 CONCLUSIONES

- Por los datos existentes no se puede concluir lo que pudo haber ocasionado el accidente.
- Aparentemente tanto el elemento humano como la maquina estaban en buenas condiciones
- Aunque el helicóptero estaba volando dentro de los límites de peso y balance, se estaba violando la norma de cupo de pasajeros cuyo máximo autorizado era para el piloto.
- Al piloto le figura en los documentos su último chequeo de control anual en el año de 1994 incumpliendo con las normas establecidas en el RAC

CAUSA PROBABLE

NO DETERMINADA

Por cuanto los datos existentes no permiten obtener argumentos reales que puedan llevar a una conclusión válida

4.0 RECOMENDACIONES

A LA EMPRESA PROPIETARIA

Cumplir con las normas establecidas en el Reglamento Aeronáutico Colombiano en relación con los entrenamientos de los pilotos.



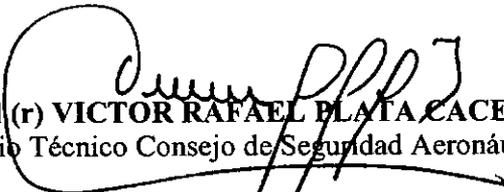
Cumplir con lo autorizado en el Certificado de Aeronavegabilidad en relación con el número de ocupantes de una aeronave

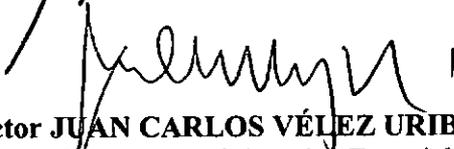
A LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

Establecer controles para detectar que pilotos están volando sin cumplir con las normas establecidas.

Efectuar una inspección a la empresa propietaria de la aeronave para detectar posibles fallas.

Vo Bo


Coronel (r) VICTOR RAFAEL PLATA CACERES
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.


Doctor JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil.

HK 269-E BELL-47-24 SOLOY , COFA S.A., VEREDA EL VINCULO Municipio de Tulua (VALLE)

DATOS GENERALES	HECHOS	HALLAZGOS	CAUSA PROBABLE	RECOMENDACIONES RELEVANTES
<p>13-DICIEMBRE-13-2000 06:58 .HL.</p> <p>01 PIL. 02 PAX FALLECIDOS</p>	<p>La aeronave procedió de la base Candelaria (Valle) hacia el ingenio San Carlos al SW de Tulúa (Valle), transportando (3) tres ocupantes. El despegue fue normal haciendo contacto con la torre a las 11:23 UTC, estimando Guacarí para las 11:38 UTC. A las 11:43 se le instruye para cambiar a la frecuencia 126.7, estimando establecerse en el área para las 12:01 UTC. A partir de ese momento no se vuelve a tener contacto con la aeronave. A las 13:27 se recibe información sobre la aeronave accidentada.</p>	<p>El piloto tenía vigente su certificado medico y El helicóptero estaba aeronavegable.</p> <p>Las condiciones meteorológicas eran buenas. Por razones desconocidas la aeronave perdió el control precipitándose a tierra. El impacto fue en un ángulo vertical pronunciado.</p> <p>El impacto produjo la destrucción de la aeronave y posterior incendio e incineración.</p> <p>En el helicóptero se transportaban el piloto y dos personas más.</p> <p>El certificado de aeronavegabilidad solo contempla un puesto para el piloto.</p>	<p>NO DETERMINADA</p> <p>Por cuanto los datos existentes no permiten obtener argumentos reales que puedan llevar a una conclusión válida</p>	<p>A LA EMPRESA</p> <p>Cumplir con las normas establecidas en el reglamento Aeronáutico Colombiano en relación con los entrenamientos de los pilotos.</p> <p>Cumplir con lo autorizado en el Certificado de aeronavegabilidad en relación con el número de ocupantes de una aeronave</p> <p>A LA U.A.E.A.C</p> <p>Establecer controles para detectar que pilotos están volando sin cumplir con las normas establecidas.</p>



DETALLE DE LOS RESTOS DE LA AERONAVE



ASPECTO GENERAL DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

