

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

“AVIEL LTDA”

AVIONES EJECUTIVOS LTDA

MATRICULA HK-3403

HUGHES 530 F-369FF

ANORI - ANTIOQUIA

2 DE FEBRERO DE 1998



**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-3403

MARCA: HUGHES

SERIE No: 0056FF

MODELO: 530F-369FF

PROPIETARIO: AVIONES EJECUTIVOS
"AVIEL LTDA"

EXPLOTADOR: AVIONES EJECUTIVOS
LTDA "AVIEL"

LUGAR DEL ACCIDENTE: MUNICIPIO DE ANORI
ANTIOQUIA

FECHA DEL ACCIDENTE: FEBRERO 02-98

HORA DEL ACCIDENTE: 14:50 H.L.



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El día 02 de Febrero de 1998 el piloto Alejandro Blandon al mando del helicóptero marca Hughes con matrícula HK-3403 despegó del Aeropuerto Olaya Herrera de la Ciudad de Medellín a las 13:55 H.L y tres pasajeros abordo, con destino al municipio de Anorí, Antioquia.

Tanto el ascenso inicial y el crucero transcurrió de manera normal, cuando se disponía a aterrizar en una cancha deportiva, que previamente había escogido el piloto para dejar los pasajeros que llevaba a bordo, discontinuó dicha operación, debido a que se produjo una densa polvareda, e inmediatamente levanto la aeronave para buscar otro sitio, la aeronave en ese momento entró en un giro intempestivo, provocando el descontrol de la aeronave y su consiguiente precipitación a tierra.; cayendo sobre un terreno inclinado situado aproximadamente a 500 metros al occidente del casco urbano de la población de Anorí, a pocos metros de una carretera que conduce a la vereda La Plancha.

A consecuencia del impacto contra el terreno, el piloto sufrió lesiones leves y los tres pasajeros sufrieron lesiones de alguna gravedad, estos fueron auxiliados y rescatados del helicóptero por unas personas que transitaban por la carretera.

El accidente ocurrió con luz diurna y condiciones favorables de tiempo.

No se produjo incendio.

1.2 LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULANTES	PASAJEROS	OTROS
MORTALES			
GRAVES		3	
LEVES/ILESOS	1		

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Cabina de pilotos con doblamiento y quebramiento de las láminas del piso y de la consola central, puertas desprendidas y roturas en el



conjunto de plexiglas delantero. Palas del rotor principal dobladas y con roturas, conjunto de skies desprendidos y rotos, tubo de escape de gases del motor con aplastamiento y láminas coberturas del mismo con deformaciones, Tail Boom seccionado por golpes del rotor principal.

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.

1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

NOMBRE:	Alejandro Augusto
APELLIDOS:	Blandón Pelaz.
EDAD:	33 años
NACIONALIDAD:	Colombiano
LICENCIAS:	PCH-650 PCA-4748
CERTIFICADO MEDICO:	Vigente-18-05-98
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	AS-350-B/B-2
TOTAL HORAS DE VUELO:	346:37
ULTIMO CHEQUEO EN EL EQUIPO:	27-10-97 H-500-D (1:24 Horas)
TOTAL HORAS EN EL EQUIPO:	Desconocidas
ULTIMOS 90 DIAS.	No hay registro
ULTIMOS 30 DIAS:	No hay registro
ULTIMOS 3 DIAS:	No hay registro

**1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE****AERONAVE**

MARCA: Hughes

MODELO: 530 FF

SERIE No: 0056FF

MATRICULA: QHK-3403

FECHA DE FABRICACIÓN: Desconocida

CERTIFICADO DE MATRICULA: Dic-27 de 1.988

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: 000520 Julio2/97

FECHA ULTIMA INSPECCION Y TIPO: Julio 2 de 1.997

FECHA ULTIMO SERVICIO: Servicio de 1.200
Horas en Junio19/97

TOTAL HORAS DE VUELO: 2.657.1

TOTAL HORAS DURG: 1.449.2

MOTOR

MARCA: Allison

MODELO: MI-250-C30

SERIE MOTOR: CAE-900074

TOTAL HORAS DE VUELO MOTOR: 2.657.1

TOTAL HORAS DURG MOTOR: No tiene

ULTIMO SERVICIO MOTOR: 1.200 horas 19 de
Junio de 1.997

**ROTOR PRINCIPAL**

MARCA: Hughes
MODELO: 369D21200.
SERIENo: 1958.

PALAS

PALA No 1: 0732
PALA No 2: 0796
PALA No 3: 0748
PALA No 4: 0743
PALA No 5: 0640

ROTOR DE COLA

MARCA: Hughes
MODELO: 369D21600
SERIE: 1993

PALAS ROTOR DE COLA

PALA No 1: 0170
PALA No 2: 0171

A la aeronave se le efectuó un servicio de 1200 horas el 19 de Junio de 1997 en las instalaciones de AEROINDUSTRIAS LEAVER Y CIA S.A. "AEROLEAVER" en el aeropuerto de Guaymaral.

Tanto el P.B.M.O. como el peso y balance en el momento del accidente se encontraban dentro de los limites establecidos por el fabricante.



1.7 INFORMACION METEOROLÓGICA

Las condiciones meteorológicas en el área del accidente a la hora del suceso eran favorables para el tipo de operación que se estaba efectuando y no tuvieron incidencia en el accidente.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

Los equipos de la aeronave, tanto el ADF como el VOR operaban normalmente.

1.9 COMUNICACIONES

La aeronave estaba equipada con 1 VHF.

los sistemas de comunicación de la aeronave con la Torre de Control, se efectuaron en forma normal mientras estuvo en comunicación con los centros de control.

1.10 INFORMACION DE AERODROMO

El sitio escogido por la tripulación era un campo de fútbol con terreno seco.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

Una vez perdido el control del helicóptero después de tratar de aterrizar, éste quedó envuelto literalmente en una nube de polvo y en pocos segundos se precipitó a tierra; quedando la aeronave en un terreno inclinado adyacente a una carretera.



1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLÓGICA

El piloto al mando tenia su certificado medico vigente, sin ninguna restricción que le impidiera las actividades de vuelo.

Los tres pasajeros resultaron con lesiones de consideración.

El piloto sufrió algunas contusiones y lesiones menores.

1.14 INCENDIO

No hubo incendio

1.15 SUPERVIVENCIA

Los ocupantes sufrieron lesiones por el impacto, al caer la aeronave contra el terreno; así mismo se observó que los cinturones que sujetaban a los mismos, se reventaron.

Hubo una rápida y efectiva intervención de las entidades médicas y de rescate.

Después del accidente el piloto y los tres pasajeros fueron auxiliados y evacuados del helicóptero por personas que transitaban por el lugar, estos fueron ubicados en un sitio cercano del sitio del accidente en donde fueron atendidos por personal de la cruz roja y del Hospital de Anorí.

Este accidente tuvo capacidad de supervivencia, ya que el espacio ocupacional de la tripulación y los pasajeros no se dañó considerablemente.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No se efectuaron.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCIÓN

No se efectuaron



1.18 INFORMACION ADICIONAL

Ninguna.

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES O EFICACES

No se efectuaron.

2.0 ANALISIS

La falta de experiencia y entrenamiento en este tipo de aeronaves y el haber escogido un campo inapropiado por parte del piloto al no haber efectuado inicialmente un estacionario para verificar la superficie por objetos inestables, la falta de personal en tierra que le indicara el campo correcto para efectuar este tipo de maniobras fueron los principales factores contribuyentes en este accidente.

El piloto al mando, tenia la licencia medica y técnica vigente, .le aparece el ultimo chequeo de vuelo en H-500-D registrado ante la autoridad aeronáutica con fecha 27 de octubre de 1997 en ese tipo de aeronave, con una duración de 01:24

Aparece con un total de 94:00 horas registradas en Helicóptero, hasta Agosto 20/96.

La aeronave hasta el momento del accidente, se encontraba con sus servicios y AD´S cumplidos.

3.0 CONCLUSIONES

El piloto al mando tenia el certificado medico vigente.

En el momento del accidente el piloto reunía los requisitos para operar el tipo de aeronave accidentada.

El piloto contaba con muy poca experiencia en este tipo de aeronaves.



El helicóptero tenía el certificado de aeronavegabilidad vigente y reunía los requisitos exigidos por el Manual de Reglamentos Aeronáuticos para operar de acuerdo a su categoría y utilización.

El peso y balance del helicóptero se encontró dentro de los límites establecidos en la especificación del certificado tipo FAA-H-3 W E.

El mantenimiento de la aeronave se estaba efectuando de acuerdo a lo estipulado por la casa fabricante y los reglamentos aeronáuticos sus AD'S cumplidos por personal debidamente autorizados y calificados.

No hubo evidencia de fallas que se hubieran detectado momentos antes del impacto, o funcionamiento incorrecto de los componentes.

La aeronave fue provisionada con 19 galones de combustible JP-4, con recibo No.0031886 con fecha Febrero 2 de 1998.

CAUSA PROBABLE

Selección inadecuada del terreno por parte del piloto el cual se encontraba totalmente seco produciendo una fuerte nube de polvo que le hizo perder la visibilidad al momento de aterrizar impactando el terreno de una manera brusca ocasionando así el accidente.

4.0 RECOMENDACIONES

A LA EMPRESA "AVIEL":

Informar a las tripulaciones que deben tener los chequeos de vuelo vigentes para efectuar alguna actividad de vuelo.

Efectuar una circular obligatoria dirigida a las tripulaciones, para que estas efectúen un previo reconocimiento al helipuerto donde van a efectuar la maniobra de aterrizaje.

Emplear personal de tierra para que den la indicaciones necesarias a las tripulaciones al momento del aterrizaje.

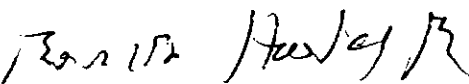


12-26-2012

Se recomienda el entrenamiento de la técnica de vuelo apropiada para estas circunstancias en donde pueda existir superficies de contacto inestables, (polvo o elementos que puedan ser levantados y obstaculicen la visibilidad.) esta técnica incluye aproximar hacia un estacionario alto en donde el piloto observe y evalúe el sitio donde va aterrizar y este preparado para discontinuar la maniobra.

Vo. Bo.


Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.


DR. ERNESTO HUERTAS ESCALLON.
Director Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil.