

REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA

DIVISION NORMAS DE VUELO

INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS

INFORME FINAL DE ACCIDENTE DE AVIACION

HELIVALLE LTDA

BELL HELICOPTER TIXTRON INC.

MATRICULA HK-3838-X

BELL 206L-4

MUNICIPIO DE YACOPI – DEPTO. CUNDINAMARCA

18 DE MARZO DE 1997



**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AEREA
DIVISION NORMAS DE VUELO
GRUPO PREVENCION E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**

INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACION

MATRICULA: HK-3838 X

SERIE: 52008

MARCA: BELL

MODELO: 206L-4

PROPIETARIO: BELL HELICOPTER TIXTRON INC.

EXPLOTADOR: HELIVALLE LTDA.

LUGAR DEL ACCIDENTE: VEREDA EL MORRO,
MUNICIPIO DE YACOPÍ,
DEPTO DE CUNDINAMARCA,
COORDENADAS GEOGRÁFICAS
05°48'05" LAT.N-074°21'34" LONG W

FECHA DEL ACCIDENTE: 18 DE MARZO DE 1997

HORA DEL ACCIDENTE: 17:30 HL



1.0 INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO

El capitán Gilberto Lozano Londoño despegó el 18 de marzo de 1997 a las 17:30 H.L. en el HK-3838-X, Helicóptero Bell – 206 al servicio de la empresa HELIVALLE del helipuerto 104.01 hacia el Helipuerto 098-01, localizados en Yacopí Departamento de Cundinamarca en la Vereda El Morro, en operaciones de transporte de carga externa. En el Helipuerto 098-01 tomó un compresor de gancho para transportarlo al Helipuerto 104-01 como carga externa. En el Helipuerto de origen el piloto procedió a efectuar un vuelo estacionario con su carga con el propósito de verificar el rendimiento del helicóptero. Durante ésta maniobra, el capitán observó que la aeronave tenía tendencia a sumirse ante tal circunstancia decidió regresar al Helipuerto

Durante esta maniobra el piloto perdió el control de la aeronave, colisionando con el terreno inmediatamente. El piloto abandonó el Helicóptero por sus propios medios saliendo ileso del evento.

El accidente tuvo lugar a las 17:00 H.L. con luz diurna.

1.2 LESIONES A PERSONAS

Lesiones	Tripulantes	Pasajeros	Otros
Mortales	--	--	--
Graves	--	--	--
Leves/Ilesos	1	--	--

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

Hélices del rotor principal destruidas por impacto. Hélice rotor de cola destruida. Tren de aterrizaje izquierdo o Ski izquierdo destruido, estructura central rota y sección de cola golpeada.

1.4 OTROS DAÑOS

No se presentaron.

**1.5 INFORMACION SOBRE EL PERSONAL****PILOTO**

NOMBRE:	GILBERTO LOZANO LONDOÑO
NACIONALIDAD:	COLOMBIANO
EDAD:	39 años.
LICENCIA MEDICA:	No 1-001-159 vence 06-16-97
LICENCIA:	PCH-540
ULTIMO CHEQUEO DE VUELO EN EL EQUIPO:	01-15-97.
HORAS DE VUELO EN EL EQUIPO:	1.600
EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO:	H.500/204/205/206
TOTAL HORAS DE VUELO:	3.600
HORAS DE VUELO ULTIMOS 90 DIAS:	70:00
HORAS DE VUELO ULTIMOS 30 DIAS:	30:00
HORAS DE VUELO ULTIMOS 3 DIAS:	5:00

1.6 INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

MARCA:	BELL
MODELO:	206L-4
SERIE No.:	52008
MATRICULA:	HK-3838 X
CERTIFICADO DE MATRICULA:	No.133 Otorgado 04-28-93



CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD: No.01270 indefinido

La aeronave se encontraba cumpliendo con sus programas de mantenimiento exigidos por la U.A.E. Aeronáutica Civil.

1.7 INFORMACION METEOROLOGICA

Las condiciones meteorológicas en el sitio del accidente entre las 15:30 y 16:30 horas eran favorables con techo y visibilidad ilimitados, con ráfagas de viento.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACION

No aplicable.

1.9 COMUNICACIONES

No aplicable.

1.10 INFORMACION DE AERÓDROMO

El helipuerto No. 104-01 tiene una elevación del terreno 550 metros sobre el nivel medio del mar.

La trayectoria de despegue presenta obstáculos tales como árboles enfrente de la misma.

1.11 REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable en el helicóptero.

1.12 INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

El helicóptero impactó en una zona ondulada con alguna vegetación y sus restos quedaron esparcidos en un área muy pequeña indicando baja velocidad y un ángulo de mas de 45° de aproximación al terreno. Algunos componentes como el tail boom y partes estructurales quedaron anexos al helicóptero.



1.13 INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

El piloto al mando tenía su certificado médico vigente sin limitaciones al vuelo. No se encontró evidencia de desordenes psicofísicos ni de factores humanos que condujeran a inhabilitar al piloto para sus funciones de vuelo.

No se efectuaron exámenes toxicólogos.

1.14 INCENDIO

No se presentó.

1.15 SUPERVIVENCIA

Este accidente tuvo capacidad de supervivencia. El piloto evacuó la aeronave por sus propios medios. No fue necesaria ninguna actividad de Búsqueda y Rescate dada la proximidad del sitio del accidente al helipuerto. No se efectuó estudio de capacidad de absorción de choque de la estructura ni de otros componentes del avión.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES

No se efectuó ningún análisis de ninguno de los componentes del Helicóptero.

1.17 INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION

No se efectuó ninguna investigación al respecto.

1.18 INFORMACION ADICIONAL

No hay información adicional.

1.19 TECNICAS DE INVESTIGACIÓN UTILES O EFICACES

No se efectuaron.



2.0 ANALISIS

El piloto se encontró debidamente calificado y no se encontraron evidencias psicofísicas que hubiesen determinado incapacidad para volar. No hay récords de factores humanos ni de perfil psicológico en este piloto. Su experiencia es aceptable en el equipo.

La aeronave estaba aeronavegable y con el mantenimiento requerido por la U. A. E. Aeronáutica Civil.

El factor meteorológico, navegación y ayudas así como comunicaciones no fueron factores contribuyentes al accidente. No se contó con equipo FDR en este accidente.

3.0 CONCLUSIONES

- El piloto se encontraba calificado apropiadamente.
- No hay evidencias psicofísicas de incapacidad por parte del piloto.
- No hay récords de factores humanos, ni perfil psicológico en este piloto.
- La aeronave era aeronavegable y cumplía con los programas de mantenimiento.
- No fueron factores contribuyentes al accidente la meteorología, Ayudas a la navegación, ni las comunicaciones.
- No se efectuaron análisis, ni pruebas de ningún sistema de la aeronave, pues no se encontraron dichas evidencias en la actual investigación.
- No hubo información de FDR en esta investigación.

CAUSA PROBABLE

Por no tener suficientes evidencias que conduzcan a establecer la causa de este accidente, este se declara como indeterminado.



4.0 RECOMENDACIONES

A la Empresa HELIVALLE

Efectuar un programa preventivo de mantenimiento a sus aeronaves.

Recomendar a sus pilotos no efectuar despegues hacia obstáculos en ninguna de sus operaciones.

Vo Bo


Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.


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