

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

“HELITEC”

HELICÓPTEROS TERRITORIALES DE COLOMBIA

MATRICULA HK-3920-I

ROBINSON R-22 BETA

AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGON

26 DE NOVIEMBRE 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 ACCIDENTE DE AVIACION

MATRICULA: HK-3920-I

MARCA: HELICÓPTERO ROBINSON

MODELO: R-22 BETA

PROPIETARIO: "HELITEC"

EXPLOTADOR: "ESCATEC"

LUGAR DEL ACCIDENTE: AEROPUERTO ALFONSO
BONILLA ARAGON

FECHA DEL ACCIDENTE: 26 DE NOVIEMBRE DE 1997

HORA DEL ACCIDENTE: 14:10 H. L.



1.0 INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 RESEÑA DEL VUELO.

En cumplimiento de un vuelo de entrenamiento de doble comando para efectuar un control anual y recobrar la autonomía en el equipo, al Capitán Leonardo Jairo López Varela este y el instructor, Capitán Gilberto Elías Borrás durante una maniobra de vuelo estacionario a baja altura con desplazamiento hacia atrás, con la sección de cola impactaron un montículo, haciendo que el piloto a los controles perdiera el dominio de la aeronave precipitándose a tierra.

El accidente ocurrió en condiciones meteorológicas favorables y con luz diurna.

Los tripulantes ilesos evacuaron en avión por sus propios medios.

1.2 LESIONES A PERSONAS.

LESIONES	TRIPULANTES	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	--	--	--
GRAVES	--	--	--
LEVES/ILESOS	2	--	--

1.3 DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE.

1. Tail boom destruido.
2. Palas del rotor principal torcidas.
3. Rotor de cola desprendido del tail boom con sus palas averiadas.
4. Estabilizador vertical golpeado.

1.4 OTROS DAÑOS.

No aplicable.

**1.5 INFORMACIÓN SOBRE LA TRIPULACIÓN.****PILOTO**

NOMBRE Y APELLIDOS: Gilberto Elías Borrás.

NACIONALIDAD: Colombiana

EDAD: Desconocida

LICENCIAS: FAA 33185
12882 U.A.E.A.C. provisional.

CERTIFICADO MEDICO: No. 17400-1-USA, Vigente.

ÚLTIMO CHEQUEO DE VUELO
EN EL EQUIPO: DESCONOCIDO

HORAS DE VUELO EN EL EQUIPO: DESCONOCIDO

EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO: DESCONOCIDO

TOTAL HORAS EN EL EQUIPO: DESCONOCIDO

HORAS VOLADAS EN LOS ULTIMOS:

90 DÍAS: 44.1
30 DÍAS: 49:02
3 DÍAS: 4.1

EL PILOTO A LOS CONTROLES

NOMBRE Y APELLIDOS: Leonardo Jairo López V.

NACIONALIDAD: Colombiana

EDAD: Desconocida

LICENCIAS: PCA 712
11880 U.A.E.A.C. provisional.

CERTIFICADO MEDICO: No. 14895961, Vigente a febrero
4 de 1.998.



ÚLTIMO CHEQUEO DE VUELO:
 EN EL EQUIPO: DESCONOCIDO

 HORAS DE VUELO EN EL EQUIPO: DESCONOCIDAS

 EQUIPOS VOLADOS COMO PILOTO: DESCONOCIDOS

 TOTAL HORAS EN EL EQUIPO: DESCONOCIDAS

 HORAS VOLADAS EN LOS ULTIMOS

 90 DÍAS: DESCONOCIDAS
 30 DÍAS: DESCONOCIDAS
 3 DÍAS: DESCONOCIDAS

1.6 INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

AERONAVE

MARCA: Robinson

 MATRICULA: HK-3920-I

 MODELO: R22-BETA

 NUMERO DE SERIE: 2383

 CERTIFICADO DE MATRICULA: Expedido, el 11 de marzo
 de 1.997.

 CERTIFICADO DE
 AERONAVEGABILIDAD: No. 000408.

 FECHA ULTIMA INSPECCIÓN: Julio 02 de 1.997.

 TOTAL HORAS DE VUELO: 1.516.8 horas

 TOTAL HORAS DESDE ENSAMBLE: 1.516.8

MOTOR

 MARCA: LYCOMING

 MODELO: O-320-B2C



SERIE: L-17882-39A
TOTAL HORAS DE VUELO: 1.516.8 horas

1.7 INFORMACIÓN METEREOLÓGICA.

No hay récord de los reportes de tiempo oficiales del área para la hora del accidente en el informe original, pero consta en éste que el tiempo era bueno según observadores.

1.8 AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN.

No aplicable.

1.9 COMUNICACIONES.

No aplicable.

1.10 INFORMACIÓN DE AERÓDROMO.

No aplicable.

1.11 EGISTRADORES DE VUELO.

No aplicable.

1.12 INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

No aplicable por haber sido trasladado el helicóptero del sitio del accidente sin que se hubiese efectuado el trabajo de campo por parte del investigador de Aeronáutica Civil y sin autorización de la misma.

1.13 INFORMACIÓN MEDICA - PATOLÓGICA.

No hay records en la investigación original.

**1.14 INCENDIO.**

No se presento incendio.

1.15 SUPERVIVENCIA.

El accidente tuvo capacidad de supervivencia.

1.16 ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

No se efectuaron.

1.17 INFORMACIÓN ORGÁNICA Y DE DIRECCIÓN.

No se efectuaron.

1.18 INFORMACIÓN ADICIONAL.

No aplicable,

1.19 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES Y EFICACES.

No aplicable.

2.0 ANÁLISIS

La información sobre la tripulación es incompleta y vaga. No hay registro de la licencia colombiana ni vigencia del certificado médico del capitán del helicóptero Gilberto G. Borrás, solamente en la investigación inicial se menciona una licencia provisional expedida por la Aeronáutica Civil.

En cuanto al capitán Leonardo J. López V., hay registro de la licencia provisional de la Aeronáutica civil y del certificado médico vigente.

En ambos pilotos la investigación original no incluyó nacionalidad, edad, último chequeo de vuelo en el equipo, equipos volados como piloto y total de horas de vuelo. No se puede establecer si los pilotos estaban o no cumpliendo con la calificación para el equipo, tampoco hay récords de



información medico - patológica ni de factores humanos en este accidente.

En cuanto a la aeronave, ésta estaba certificada por "Talleres de Mantenimiento Aéreo del Valle" como aeronavegable. El certificado de aeronavegabilidad estaba vigente pero el de matrícula aparece sin número.

Aunque no hay evidencia de reportes meteorológicos oficiales, este factor no fue contribuyente al accidente ya que testigos confirmaron que al momento del accidente se encontraba con buen tiempo.

Las ayudas para la navegación, comunicaciones e información de aeródromo no fueron factor contribuyente al accidente.

El helicóptero no estaba equipado con grabadores de vuelo.

La investigación de campo, no se efectuó porque la evidencia no fue presentada por la compañía explotadora. No hay evidencia de incendio. El accidente tuvo capacidad de supervivencia sólo se sabe por información del Director de Operaciones de la Escuela de Aviación, que durante la ejecución de una maniobra de vuelo estacionario de baja altura y con desplazamiento hacia atrás, el helicóptero durante un vuelo de entrenamiento, con el alumno a los controles colisionó contra un montículo lo cual hizo perder el control de la aeronave al piloto alumno, colisionando contra el terreno.

Es importante aclarar que no se efectuó investigación de campo ni entrevista a la tripulación.

NOTA:

El helicóptero fue trasladado del lugar del accidente a los talleres "MAV" del valle sin autorización y sin que el investigador de la Aeronáutica Civil efectuara el trabajo de campo.

3.0 CONCLUSIONES

- No se pudo verificar la validez de la calificación de ninguno de los dos pilotos o licencia.
- El certificado de licencia del capitán de la aeronave es provisional.
- No hay vigencia del certificado médico del capitán de la aeronave.



- El piloto alumno también tenía licencia provisional.
- El alumno piloto tenía certificado médico vigente.
- No hay récords para ninguno de los pilotos, de edad, último chequeo de vuelo en el equipo, equipos volados como piloto y total de horas de vuelo.
- No hay información medico - patológica para ninguno de los dos pilotos ni estudio de factores humanos.
- La aeronave cumplía según los "Talleres de Mantenimiento Aéreos del Valle" con los requisitos exigidos por la Aeronáutica Civil de Colombia.
- La aeronave tenía certificado de aeronavegabilidad pero el de matrícula aparece sin número.
- El factor meteorológico según el investigador inicial no contribuyó al accidente.
- Las ayudas para la navegación, comunicaciones e información de aeródromo no contribuyeron al accidente.
- El helicóptero no estaba equipado con grabadores de vuelo.
- La investigación de campo no fue efectuada en éste accidente.
- No hubo evidencia de incendio.
- El accidente tuvo capacidad de supervivencia.
- El helicóptero colisionó con un montículo durante una maniobra de vuelo estacionario de baja altura, versión suministrada por el Director de Operaciones de la Escuela.

CAUSA PROBABLE

Por falta absoluta de evidencia se declara este accidente como indeterminado.



4.0 RECOMENDACIONES

A LA ESCUELA ESCATEC:

- Informar a sus alumnos a través de una Circular obligatoria en poner al día las hojas de vida ante la Aeronáutica Civil.
- Mantener al día las hojas de vida de sus alumnos y sus instructores de vuelo.
- Efectuar a la escuela de aviación "ESCATEC", una severa llamada de advertencia en lo referente al no preservar las pruebas y haber retirado la evidencia del sitio del accidente sin autorización de la Aeronáutica Civil o del Investigador A Cargo.

A LA AERONÁUTICA CIVIL:

- Elaborar una circular u oficio recordando a todas las compañías involucradas en un accidente, el preservar la evidencia como único medio de estudio y análisis en una investigación de un accidente que permita acercarse a la causa más probable del mismo.
- Efectuar una inspección en todas las áreas a la Escuela ESCATEC.

Vo. Bo.

Capitán RODRIGO CABRERA CONSTAIN
Secretario Técnico Consejo de Seguridad Aeronáutico.

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