

# Investigación: COL-15-37-GIA

## Accidente

11 de septiembre de 2015 Lote de Javier, Vereda La Clarita, Municipio San Pedro de Milagros, Antioquia  
Aeronave: Smith Aerostar 600, Matrícula N164HH  
Lesiones: Fatales 02 (piloto/ocupante) – Lesiones Graves 01 (copiloto)

*La información aquí expuesta realizada por el Grupo de Investigación de Accidentes (GRIAA) hace parte del Informe Preliminar de suceso aéreo que establece el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional y los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos RAC 8. Esta es una Información Preliminar, sujeta a cambios, y puede contener errores. Cualquier error en este informe será corregido una vez se haya completado el Informe Final.*

El día 11 de septiembre de 2015, siendo aproximadamente las 17:40 HL (22:40 UTC<sup>1</sup>), la aeronave de matrícula N164HH operada en la modalidad de trabajos aéreos especiales, colisionó contra terreno montañoso mientras efectuaba un vuelo entre la pista de ultralivianos “Rancho Aéreo” ubicada en el municipio de Santafé de Antioquia y el aeropuerto Enrique Olaya Herrera SKMD que sirve a la ciudad de Medellín, Antioquia con tres (3) ocupantes a bordo, entre ellos dos (2) tripulantes.

La aeronave se encontraba establecida en Colombia desde el 20 de agosto de 2015 en el aeropuerto Enrique Olaya Herrera SKMD, como base de operación para la realización de trabajos aéreos especiales (Filmación de película), haciendo parte del equipo de registro filmográfico aéreo junto con dos aeronaves más (Helicópteros). El día del accidente, el piloto presentó plan de vuelo en la ruta el SKMD - Santafé de Antioquia, con hora estimada de salida a las 15:45 HL (18:45 UTC), altitud de 8500 pies, tiempo aproximado de vuelo de 00:20 minutos y dos (2) tripulantes a bordo. El vuelo hacia la pista de ultralivianos “Rancho Aéreo” se realizó sin novedad.

Con base en declaraciones preliminares, siendo las 17:35 HL (22:35 UTC) el N164HH despegó desde Santafé de Antioquia pista de ultralivianos “Rancho Aéreo” con destino hacia el SKMD. A las 17:50 HL (22:50 UTC) la Sala de Radar Rionegro fue notificada del no arribo de la aeronave norteamericana al SKMD por parte de la tripulación de uno de los helicópteros que hacia parte del equipo de registro filmográfico de la película, que había despegado desde la misma pista con destino a Medellín, 10 minutos antes 17:25 HL (22:25 UTC) que despegara el N164HH. De acuerdo a la información suministrada por la Sala de Radar Rionegro, la aeronave nunca fue detectada por el sistema de vigilancia radar, así como tampoco hizo contacto por radio con ninguna de las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS).

A las 18:00 HL (23:00 UTC), se activó el proceso de búsqueda de la aeronave por parte de los Servicios de Tránsito Aéreo, el cual se concentró en el área del municipio de San Pedro de Los Milagros, en vista que los pobladores de la vereda La Clarita del municipio antes mencionado notificaron a las autoridades municipales la ocurrencia de un accidente aéreo. A las 18:46 HL (23:46 UTC), la Sala de Radar Rionegro emitió el mensaje de Detresfa<sup>2</sup>. La aeronave fue localizada en la vereda La Clarita, Lote de “Javier”, totalmente destruida, con sus tres (3) ocupantes atrapados dentro del fuselaje. De acuerdo a versiones de los pobladores de la zona, los ocupantes inicialmente fueron encontrados con signos vitales; razón por la cual se desplazaron en búsqueda de apoyo (Otros pobladores) para efectuar su rescate. De regreso al sitio, solo permanecía uno de los ocupantes con vida, quien fue evacuado y trasladado con ayuda de Bomberos Antioquia, hacia el hospital de San Pedro de Los Milagros; en la escena del accidente se hicieron presentes organismos de socorro del BRAC<sup>3</sup>, del DAPARD<sup>4</sup> y de la Cruz Roja.

El Grupo Investigación de Accidentes (GRIAA) fue notificado del accidente el mismo día del evento y de inmediato se dio inicio a la Fase de Notificación y Alistamiento, designando dos (2) Investigadores quienes se desplazaron hacia la ciudad de Medellín con el fin de realizar la investigación de campo.

En la inspección de campo, los restos de la aeronave se encontraron concentrados en un solo punto, sobre terreno montañoso irregular con una inclinación aproximada de 30°. El punto de impacto inicial fue identificado por la transferencia de energía (Rastros de pintura) y por las trazas dejadas en tierra (Vertiente de la montaña)<sup>5</sup>, con la punta del plano derecho en las coordenadas N06°26'5.11" W075°39'9.21" y rumbo de 068°. En la trayectoria de impacto la aeronave colisionó con dos (2) árboles que le hicieron perder el plano derecho (Desprendimiento desde la nacela del motor), así como el empenaje, los cuales quedaron en posición invertida.

<sup>1</sup> UTC: Universal Time Coordinate (Tiempo Universal Coordinado) HL Colombia +5

<sup>2</sup> Detresfa: Fase de peligro: Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes, están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

<sup>3</sup> BRAC: Búsqueda y Rescate Aeronáutico de Colombia

<sup>4</sup> DAPARD: Departamento Administrativo para la prevención y atención de desastres de Antioquia.

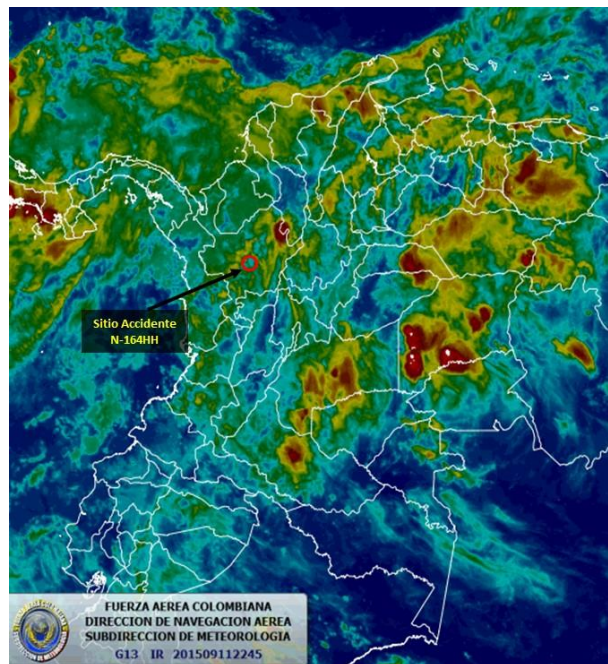
<sup>5</sup> Vertiente: Pendiente de una montaña o elevación del terreno por cualquiera de sus lados.

Los restos de la aeronave se localizaron a 7953 pies de elevación, en las coordenadas N06°26'4.89" W075°39'8.90" y rumbo final de 140°.

La dinámica de impacto fue evidenciada como de bajo ángulo y baja velocidad. El accidente se configuró con luz de día; así mismo condiciones meteorológicas de nubosidad baja prevalecieron en el área al momento del accidente; lo que pudo haber dificultado conducir apropiadamente el vuelo en condiciones VFR<sup>6</sup>. No se presentó incendio pre ni post-impacto.



*Trayectoria y Dinámica de Impacto Aeronave N164HH*



*Imagen Satelital 1. País Colombia – Canal Infra Rojo “Presencia de Nubosidad Baja en el Área del Accidente”  
Fuente: Sistema de Información Meteorológica - Fuerza Aérea Colombiana*

La investigación se encuentra en proceso de recolección de evidencias, análisis de información ATS; así mismo se está coordinando el envío a inspección post-accidente de los motores. Al momento de emisión del presente informe preliminar se notificó a la National Transportation Safety Board (NTSB) quien designó un Representante Acreditado para asistir la investigación que adelanta el GRIAA. Información actualizada el día 22 de Septiembre de 2015, 19:00 UTC (14:00 HL).

Con base en la investigación de campo realizada se emitieron dos (2) recomendaciones de Seguridad Operacional de carácter inmediato, relacionadas con la inclusión de un piloto colombiano con experiencia para que haga parte de la tripulación de vuelo; en los casos de operadores con tripulaciones y aeronaves extranjeras,

<sup>6</sup> VFR: Visual Flight Rules (Reglas de Vuelo Visual)

a los cuales se les otorgue una autorización especial de operación en el país; así mismo la inclusión de un estudio de análisis de identificación peligros y gestión de riesgos durante el desarrollo de la operación aérea.



*Posición Final Aeronave N164HH*



*Grupo de Investigación de Accidentes & Incidentes  
Av. Eldorado No. 103 – 23, OFC 203 - CEA  
investigacion.accide@aerocivil.gov.co  
Tel. +57 1 2962035  
Tel. +57 3175171162 (24Hrs)  
Bogotá D.C – Colombia*