

Grupo de Investigación de Accidentes

GRIAA

GSAN-4.5-12-035



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

INFORME PRELIMINAR ACCIDENTE

COL-16-47-GIA
Pérdida de Control en Vuelo
Bell 206, HK 3986 G
9 de noviembre 2016
Becerril, Mina Pribbenow
Cesar, Colombia



La información aquí presentada por la Autoridad de AIG de Colombia, Grupo de Investigación de Accidentes Aéreos – GRIAA -, se emite de acuerdo a las disposiciones establecidas en el Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional y la reglamentación nacional del Reglamento Aeronáutico de Colombia, RAC 114.

Todas las investigaciones efectuadas por el Grupo de Investigación de Accidentes, tienen como único objetivo la mejora de la seguridad aérea y no tienen la intención de establecer culpa o responsabilidad. Este tipo de investigaciones son independientes, y llevadas a cabo sin perjuicio de cualquier acción judicial o administrativa que se pueda tomar para determinar la culpa o la responsabilidad.

Este documento es un Informe Preliminar y ha sido preparado con base en la información inicial recolectada durante el curso de la investigación, sin ningún tipo de análisis. Nada en la presentación de este documento, o en ninguno de los puntos planteados en él, debe interpretarse como una indicación de las conclusiones de la investigación.

SINOPSIS

Aeronave:	Bell 206 B HK3986
Fecha y hora del Accidente:	19 de noviembre del 2016, 06:59 HL (11:59 UTC)
Lugar del Accidente:	Cesar, Becerril, Mina Pribbenow, sector la Mina, El descanso.
Coordenadas Geográficas	N 09 44`34.00` W 073 28`36.00`
Tipo de Operación:	Aviación General - Corporativa
Propietario:	Drummond Ltda.
Explotador:	Drummond Ltda.
Personas a bordo:	Tres (3): un (01) Piloto y dos (02) pasajeros, todos de nacionalidad colombiana.

Resumen

El día 19 de noviembre, siendo la 06:59 HL (11:59 UTC), el helicóptero Bell 206B, realizaba un vuelo en la modalidad de Aviación General, en cumplimiento de un vuelo normal, que consistía en el traslado de dos directivos de la compañía al sector de la Mina el Descanso.

Volando en ruta, antes de llegar al sector de la mina el Descanso, procedió a ascender para evitar las cuerdas de un tendido eléctrico instalado aproximadamente, a unos mil pies de altura; en ese momento se prendió la luz de Low RPM, la cual indicaba que las revoluciones del rotor, se estaban cayendo, ante lo cual el piloto efectuó el procedimiento, verificando si el acelerador estaba “abierto”; ésta no era la causa de las bajas revoluciones, pues las RPM se encontraban entre 90 y 107 RPM, que son las revoluciones que deben mantenerse para efectuar un aterrizaje de emergencia.

Ya verificada esta condición procedió a escoger un campo, para realizar el aterrizaje el cual se ubicó en una carretera; al iniciar el descenso con auto rotación, aproximadamente a 300 pies de altura, el Piloto observó que se aproximaban unos camiones por la carretera seleccionada, motivo por el cual decidió dar un giro de 90° grados a la derecha seleccionando un lugar despejado para aterrizar; cuando se encontraba a unos veinte o veinticinco pies de altura, y se disponía a efectuar el flare, maniobra que se debe hacer para aterrizar sin potencia, con el fin de frenar la aceleración y reducir la velocidad.

El motor se apagó totalmente, prendiéndose la luz de ENGINE OUT y la alarma auditiva, terminando con un aterrizaje sin potencia; el tren de aterrizaje hizo contacto fuerte y se rompió al igual que la parte inferior del helicóptero, lo cual originó una fuga de combustible; el Piloto apagó los sistemas del helicóptero. Tanto los pasajeros como el Piloto evacuaron el helicóptero por sus propios, ilesos. , No se presentó incendio post accidente.

El suceso se presentó con luz de día.

Lesiones Personales

No se presentaron lesiones en ninguno de los ocupantes de la aeronave

Daños sufridos por la aeronave

La integridad de la aeronave se vio comprometida en su totalidad, debido a lo fuerte de su contacto con el terreno, a saber:

Estructura de fuselaje doblada, tren de aterrizaje partido totalmente, plexiglas de todo la parte delantera roto, celda de combustible rota, tail boom doblado, plato del swasplate doblado.

Barquilla o piso de “honeycomb” en la estación 130/184, doblada.

Puerta de bodega, deformada.

Puerta trasera lado RH, deformada.

Se requiere efectuar verificación por ensayos no destructivos a los ejes seccionados del tren de potencia.

De acuerdo a los reportes estructurales, la aeronave debe ser verificada por alineamiento de acuerdo a lo establecido en el manual de reparaciones estructurales, como sea necesario. Ejemplo: inspección de Tail Boom y cabina.



Fotografías No 1 - 2: Vista general del evento

Información de la tripulación

Piloto

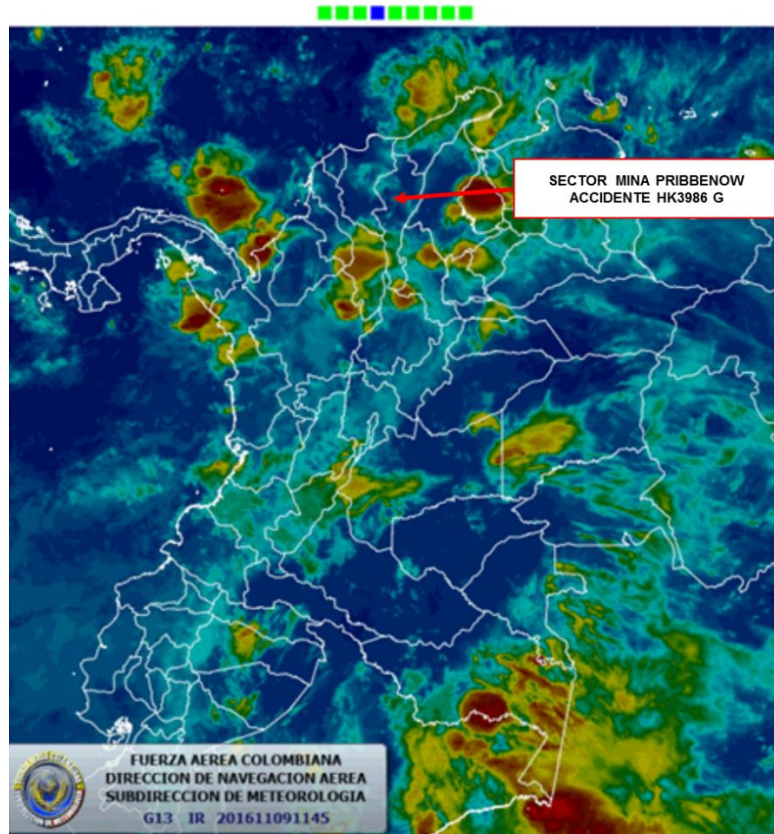
Edad:	54 años
Equipos volados como piloto:	Bell 206 / Bell 212 / MI17
Total horas en el equipo:	3000 Horas
Horas de vuelo últimos 90 días:	65:36:00 Horas
Horas de vuelo últimos 30 días:	29:42:00 Horas
Horas de vuelo últimos 3 días:	06:48:00 Horas

Información sobre la Aeronave

Marca:	BELL
Modelo:	206 B
Serie:	1508
Matrícula:	HK3986 G
Certificado aeronavegabilidad:	0004014
Certificado de matrícula:	R000861
Total horas de vuelo:	11344.6

Información Meteorológica

Las condiciones meteorológicas al momento del accidente eran favorables para la operación; de acuerdo a la imagen satelital no existía formación de mal tiempo en desarrollo en el área general de la Mina del Pribbenow, en donde se llevaba a cabo el vuelo.



Gráfica No. 1: Información Meteorológica, Fuerza Aérea Colombiana

Ayudas para la navegación

Las ayudas para la navegación no fueron un factor contribuyente ni determinante en este evento, puesto que la aeronave se encontraba efectuando un vuelo en condiciones VMC.

Comunicaciones

No hubo evidencia que las comunicaciones hubieran tenido relación alguna con la ocurrencia del accidente.

Registradores de Vuelo

La aeronave no estaba equipada con registradores de datos vuelo “FDR” y registrador de voces de cabina “CVR”, dado que para este tipo de aeronave no son exigidos dichos dispositivos.

Información médica y patológica

La investigación preliminar no evidenció ningún antecedente médico o patológico en el Piloto que pudiera haber incluido en la ocurrencia del accidente.

Incendio

No se presentó incendio durante el vuelo, ni después del aterrizaje forzoso

Aspectos de supervivencia

El accidente permitió la supervivencia de todos los ocupantes; una vez se causó el accidente el piloto apagó la aeronave y evacuó con los dos pasajeros, por sus propios medios sin lesiones; debido a que el Piloto instruyó a los ocupantes para que afrontaran la emergencia, se evidenció la utilización de los cinturones de seguridad durante el suceso; los ocupantes fueron asistidos por las brigadas de emergencia de la compañía Drummond.

Ensayos e investigación

Posteriormente al accidente se efectuó la investigación de campo, teniendo como base fundamental las declaraciones del piloto, del personal en tierra y la inspección del helicóptero.

La investigación no requirió ensayos o prueba adicionales.

Información sobre organización y gestión

Drummond Company Inc., es una compañía privada de explotación y procesamiento de carbón original de Birmingham, Alabama, Estados Unidos.

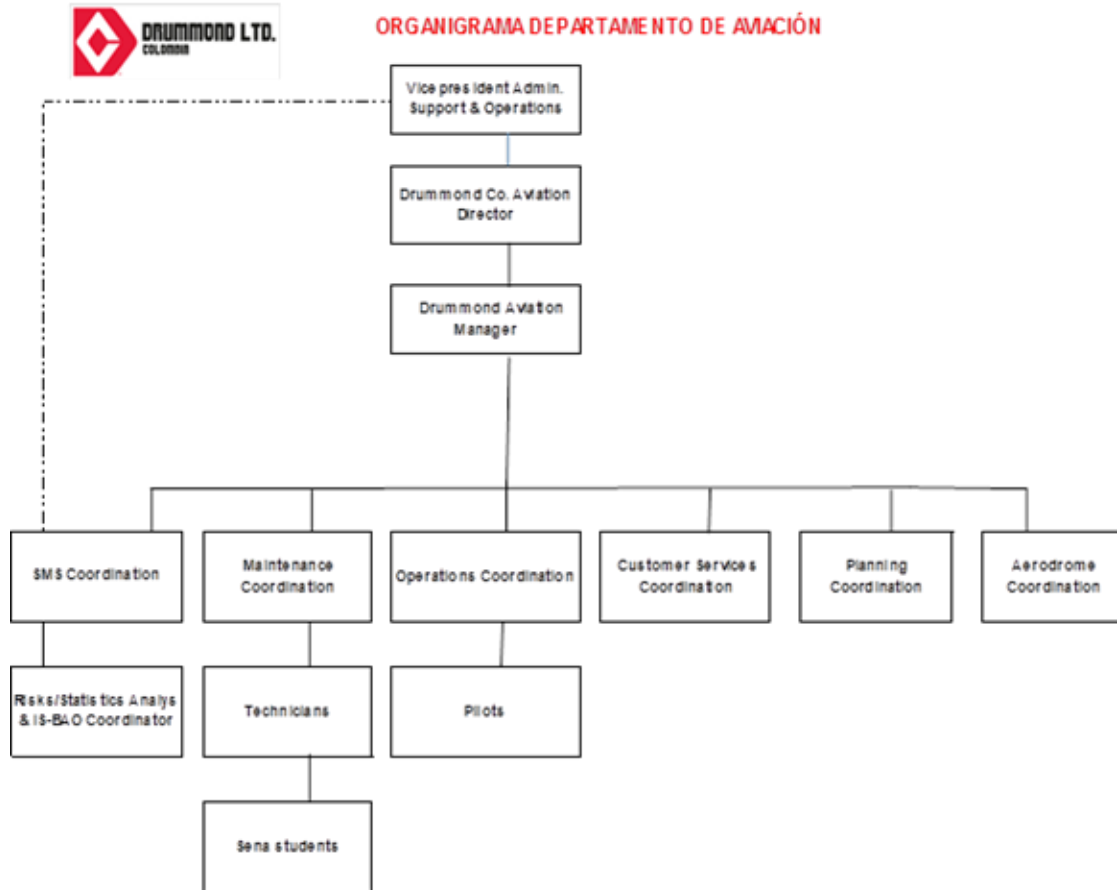
Para el desarrollo de sus proyectos en obtuvo a través de esta sucursal, los derechos para la exploración, explotación y exportación de carbón localizado en el departamento del Cesar, específicamente en el área comprendida entre los municipios de El Paso, La Jagua de Ibirico y Chiriguana.

Esta zona se denomina Mina Pribbenow, también conocida como Proyecto Carbonífero La Loma.

La mina Pribbenow tiene una extensión aproximada de 800 hectáreas de tierra dedicada a la explotación de carbón; debido a la gran extensión de terreno y al número de operaciones aéreas, la compañía conformó un Departamento de Aviación.

El Departamento de Aviación de DRUMMOND LTD, presta los servicios como operador de Aviación Corporativa. Su principal característica es el transporte de personal administrativo de la compañía y apoyo a las operaciones mineras, contando como base principal de operaciones de la empresa DRUMMOND, la cual se encuentra ubicada en la Mina Pribbenow, La Loma (Cesar).

El Departamento de Aviación depende organizacionalmente de Drummond Co. Aviation USA.



Gráfica No. 2: Organigrama Departamento Aviación compañía Drummond

Actividades de investigación pendientes

Análisis de los componentes y de los procesos de mantenimiento, con el fin de determinar el origen de la falla del motor.

Análisis de los factores operacionales, para evaluar las acciones seguidas por la tripulación frente al tipo de falla que se presentó.



Fotografía No. 3: Posición final de la aeronave

Información actualizada al día 21 de Diciembre de 2016 a las 08:00 HL

Grupo de Investigación de Accidentes & Incidentes Av.
Eldorado No. 103 – 15, Quinto Piso
investigación.accide@aerocivil.gov.co
Tel. +57 1 2963169
Bogotá D.C - Colombia