



Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación



**Declaración Provisional
HI-982
HELIDOSA AVIATION
GROUP S.A.
ROBINSON 66
Punta Cana
República Dominicana**

**Hangar No.49 Aeropuerto Internacional Dr. Joaquín Balaguer "Higüero"
Santo Domingo Norte, 11301, República Dominicana
Tel 809-689-4167 Ext.267
www.ciaa.gob.do**

Declaración Provisional CIAA109-2021

HI-982

Helidosa Aviation Group S.A.

Robinson 66

Punta Cana

República Dominicana

17 de diciembre de 2021



Hangar No.49 Aeropuerto Internacional
Dr. Joaquín Balaguer "Higüero"
Santo Domingo Norte, 11301, República Dominicana
Tel 809-689-4167 Ext.267
ciaard@ciaa.gob.do
www.ciaa.gob.do
@ciaardo
@ciaard

ADVERTENCIA

El presente informe es un **documento técnico que refleja el punto de vista de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA) de la República Dominicana** en relación con las circunstancias del evento objeto de esta investigación, con sus causas probables.

De conformidad con lo señalado en el Art. 5.4.1 del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional; y según lo dispuesto en el Art. 269 de la ley 491-06 de aviación civil de la República Dominicana y sus modificaciones por la Ley 67-13 del 25 de abril del 2013. Esta investigación tiene carácter exclusivamente técnico y se realiza con la finalidad de prevenir futuros accidentes e incidentes graves de aviación mediante la formulación, si procede, de recomendaciones que eviten su repetición. No se dirige a la determinación ni al establecimiento de culpa o responsabilidad alguna ni prejuzga la decisión que se pueda tomar en el ámbito judicial. Por consiguiente y de acuerdo con las normas señaladas anteriormente la investigación ha sido efectuada a través de procedimientos que no necesariamente se someten a las garantías y derechos por la que deben regirse las pruebas en un proceso judicial.

Por consecuencia el uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto a la prevención de futuros accidentes e incidentes graves puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.

INDICE

GLOSARIO	iii
ABREVIATURAS/ACRÓNIMOS.....	iii
SINOPSIS	1
1.- INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....	2
1.1 Reseña del vuelo	2
1.2 Lesiones a personas.....	3
1.4 Otros daños	3
1.5 Información de la tripulación	3
1.5.1 Información del piloto.....	3
1.6 Información sobre la aeronave	3
1.7 Información meteorológica	3
1.8 Ayudas para la navegación	3
1.9 Comunicaciones	3
1.10 Información de aeródromo.....	3
1.11 Registradores de vuelo	4
1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.	4
1.14 Incendio.....	4
1.15 Supervivencia.....	4
1.16 Ensayos e investigaciones	4
1.16.1 Análisis en bancos de pruebas y laboratorios	4

GLOSARIO

ABREVIATURAS/ACRÓNIMOS

CIAA	Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación.
CVR	Grabador de Voces de Cabina.
FT	Pies (unidad de medida).
FDR	Registrador de Datos de Vuelo (flight data recorder).
GPS	Sistema de Posicionamiento Global.
HL	Hora Local.
HP	Caballos de Fuerza.
IDAC	Instituto Dominicano de Aviación Civil.
INACIF	Instituto Nacional de Patología Forense.
JAC	Junta de Aviación Civil.
NE	Noreste.
NM	Millas Náuticas.
NTSB	Junta Nacional de Seguridad en el Transporte.
NW	Noroeste.
ONAMET	Oficina Nacional de Meteorología.
PP	Piloto Privado
PC	Piloto Comercial.
QNH	Reglaje de la subescala del altímetro para obtener elevación estando en tierra.
QFU	Dirección Magnética de la Pista.
QFE	Presión Atmosférica a la Elevación del Aeródromo (o en el umbral de la pista).
SE	Sureste.
SHP	(Shaft Horsepower) Potencia entregada al eje de accionamiento de un motor, tal como se mide por un medidor de torsión.
SW	Suroeste.
TMA	Técnico en Mantenimiento de Aeronave.
TWR	Control de Aeródromo o Torre de Control de Aeródromo.
UHF	Frecuencia Ultra Alta [300 a 3 000 MHz].
UTC	Tiempo Universal Coordinado.
VFR	Reglas de Vuelo Visual.
VHF	Muy Alta Frecuencia [30 a 300 MHz].

SINOPSIS

La Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA) fue notificada de este accidente el 18 de diciembre de 2021.

Fue formado un grupo de investigación para evaluar los aspectos operacionales y de mantenimiento.

Rolls Royce, actúa como asesor técnico de la NTSB, para formar parte de la investigación, de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI), este asesor técnico junto al personal de la CIAA visitó las instalaciones de Helidosa Bávaro los días 5,6 y 7 de enero del 2022.

La CIAA realiza la investigación de acuerdo con el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de OACI, emitiendo esta **DECLARACION PROVINCIONAL 13/12/2024**.

1.- INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del vuelo

El 17 de diciembre de 2021, un helicóptero Robinson 66 matrícula HI-982, propiedad de la compañía Helidosa Aviation Group S.A. y operado bajo la Regulación Aeronáutica Dominicana 135 (RAD 135), resultó accidentada al realizar un aterrizaje de emergencia, después de sufrir un mal funcionamiento de la planta motriz.

El capitán realizaba su segundo vuelo del día, acompañado de cuatro pasajeros, había despegado desde la base de operaciones Helidosa Bávaro con destino a Isla Saona en un vuelo de recreación, cuando se encontraba en las inmediaciones de los farallones el motor de la aeronave presentó mal funcionamiento, el capitán realizó una autorrotación a consecuencia de la falla.



Ilustración 1. Aeronave post evento.

1.2 Lesiones a personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total en la aeronave	Otros
Mortales	-	-	-	-
Graves	-	-	-	-
Leves	01	04	05	-
Ilesos	-	-	-	-
Total	01	04	05	-

1.3 Daños sufridos por la aeronave

Producto del impacto, la aeronave resultó **destruida**.

1.4 Otros daños

En este evento no se produjeron otros daños significativos a terceros hasta la elaboración de este informe preliminar.

1.5 Información de la tripulación**1.5.1 Información del piloto**

El piloto dominicano de 30 años posee un certificado de piloto comercial, con un total de 791 horas y unas 500 horas en el modelo accidentado.

1.6 Información sobre la aeronave

El Robinson R66 es un helicóptero monomotor para cinco personas, diseñado y fabricado en Estados Unidos por Robinson Helicopter Company (RHC).

1.7 Información meteorológica

N/A

1.8 Ayudas para la navegación

Al momento del evento la aeronave se mantenía bajo reglas de vuelo visual (VFR).

1.9 Comunicaciones

La aeronave mantuvo comunicación por radio con las diferentes dependencias de control de tránsito aéreo correspondiente, todas las comunicaciones con el ATC se realizaron satisfactoriamente.

1.10 Información de aeródromo

N/A

1.11 Registradores de vuelo

La aeronave está equipada con la Unidad de Monitoreo del Motor (EMU), que es una grabadora digital montada detrás del panel del respaldo del asiento trasero derecho. La EMU monitorea continuamente N1, N2, torque del motor y MGT. La EMU requiere aproximadamente diez segundos para completar una autocomprobación después de encender la batería de la aeronave. Una vez la autocomprobación está completa, la iluminación constante del anunciador significa funcionamiento normal de la EMU. Una indicación que parpadea lentamente (una vez cada dos segundos) o sin iluminación significa que hay una falla en los emisores o circuitos de la EMU. Un parpadeo rápido indica (cuatro veces por segundo) que la EMU ha detectado un exceso en los límites del motor.

Una indicación de falla o exceso debe ser investigado y reiniciado por un mecánico calificado antes del próximo vuelo. La EMU registra los límites excedidos del motor Rolls-Royce. La EMU también registra un ciclo de inicio cuando N1 supera el 30% y MGT es de al menos 343°C. Los datos de la EMU se pueden descargar a un ordenador con el software adecuado.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.

La aeronave no sufrió desprendimiento de partes, los restos fueron trasladados a las instalaciones de Helidosa Bávaro y fueron examinados por la CIAA para su posterior examen.

1.14 Incendio

En este accidente no se produjo incendio.

1.15 Supervivencia

El capitán y los pasajeros resultaron con lesiones leves, los mismos abandonaron la aeronave por sus propios medios.

1.16 Ensayos e investigaciones

- Análisis en bancos de pruebas y laboratorios del EMU.
- Análisis en bancos de pruebas y laboratorios del motor de la aeronave.

1.16.1 Análisis en bancos de pruebas y laboratorios

Los datos de la EMU no pudieron ser descargados con el software adecuado en las instalaciones de Helidosa Bávaro.

El motor de la aeronave y el EMU fueron enviados a las instalaciones de Rolls-Royce, con el fin de realizarle los exámenes especializados requeridos.

Próximas Acciones:

Redacción, revisión y publicación del Informe Final.