

Accidente N° 1374

Fecha: 23 de enero de 2005				Hora Local: 17:55 horas	
Lugar del suceso: Lago Villarrica				Región: Novena	
Marca y modelo de la aeronave: Bell 206-L3				Año de fabricación: 1981	
Número de motores / marca y modelo: 1 / Allison 250 C30P				Daños a la aeronave: Mayores	
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): Piloto Privado de Helicóptero Edad: 52 años	
Mortales	1	1	--		
Graves	--	1	--		
Leves/Ninguna	--	--	--		
<u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u>				Tipo de Operación: Aviación General Privada	
Total horas de vuelo: 1.172:15 horas				Fase de la Operación: Aproximación	
Total horas de vuelo en el material: 111:58 horas					

Reseña del vuelo

La aeronave despegó el día 23 de enero de 2005 desde el aeródromo "Villarrica", con la finalidad de realizar un vuelo local privado en el sector norte del lago del mismo nombre. El despegue fue ejecutado a las 17:45 hora local.

Una vez que la aeronave estuvo en el aire, se dirigió al norte del lago, con la intención de posarse en la cima de un cerro que tiene una superficie plana y amplia, de una elevación de 2.800 pies.

El piloto de la aeronave realizó una primera aproximación al lugar, guiado desde tierra, por radio, por un empleado del fundo donde intentaba aterrizar.

Una vez que la aeronave quedó en vuelo estacionario aproximadamente a una altura de 10 metros, el piloto comunicó a la persona que estaba en tierra, que elegiría otro lugar, ya que ese era muy estrecho.

Después de lo señalado anteriormente, la aeronave viró hacia la izquierda, alejándose del lugar, regresando según lo señalado por el testigo, con rumbo noroeste, para aproximar a un segundo punto ubicado a unos 100 metros al sur del elegido primariamente.

De acuerdo a lo declarado por el empleado, único testigo, observó que la aeronave venía aproximando, quedando en vuelo estacionario a unos 30 metros de altura, en ese momento el helicóptero ascendió unos 10 metros, girando hacia la derecha y descendiendo inmediatamente con una actitud nariz abajo. Posterior a ello sintió el impacto de la aeronave con el terreno. El empleado se dirigió de inmediato al lugar.

Al llegar al sitio del suceso, el empleado comprobó que las dos personas que estaban en los asientos delanteros habían fallecido, procediendo a apagar un principio de incendio, rescatando posteriormente a un menor herido que viajaba en la parte de atrás del helicóptero.

Después de lo señalado el empleado notificó el accidente a Carabineros de Chile

Conclusiones

- El certificado de aeronavegabilidad de la aeronave se encontraba vigente al día del accidente.
- El piloto tenía su licencia de vuelo vigente y sin observaciones para desempeñarse al mando de la aeronave.
- Lo más probable es que el motor se detuvo en vuelo por razones que no fueron posible establecer, provocando la caída vertical de la aeronave, sin velocidad traslacional y sin las revoluciones necesarias en el rotor para ejecutar una autorrotación cuando aproximaba al punto seleccionado para aterrizar.
- No hubo falla de los sistemas que alimentan de combustible al motor de la aeronave.
- La distribución de restos y el estado de los componentes de la aeronave indicarían que ésta impactó con la superficie con su motor detenido.
- El mantenimiento de la aeronave se realizaba de acuerdo a la reglamentación, encontrándose, sin embargo, que su ejecución era inadecuada, pero que no fue factor contribuyente al accidente.

- Como consecuencia del accidente fallecieron el piloto y un pasajero. (Q.E.P.D.).

Causa del accidente

La causa más probable del accidente se debería a que el motor de la aeronave se habría detenido durante la aproximación para aterrizar por motivos que no fueron posible establecer, provocando la caída vertical descontrolada al quedar el rotor principal del helicóptero sin las revoluciones necesarias para producir la sustentación requerida para mantener el vuelo.

Factores Contribuyentes

- Contribuyó al accidente, que la aeronave se encontrara en el área de la curva de velocidad y altura, donde no puede ejecutar una autorrotación exitosa al no tener altura ni velocidad traslacional suficiente.

Recomendaciones

- Se recomienda disponer una inspección al centro de mantenimiento aeronáutico, que atendía a la aeronave, para corregir probables fallas en sus procedimientos de mantenimiento.
- Se recomienda que el Subdepto. PREVAC, considere en sus programas de charlas y exposiciones a empresas aéreas, reiterar la importancia de mantener los sistemas de alarmas de mal funcionamiento en vuelo y el balance de las aeronaves de acuerdo al manual de vuelo de la aeronave.

