

**Accidente 1378**

Fecha: <b>21 de febrero de 2005</b> Lugar del suceso: <b>Loncoche</b>				Hora Local: <b>09:40 horas</b>  Región: <b>Novena</b>
Marca y modelo de la aeronave: <b>HELICÓPTERO BELL MODELO 47G-3B1</b>				Año de fabricación: <b>1963</b>
Número de motores / marca y modelo: <b>1 – Textron Lycoming TVO-435-B1A</b>				Daños a la aeronave: <b>Mayores</b>
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): <b>Piloto Privado de Helicóptero</b>  Edad: <b>67 años</b>
Mortales	-	-	-	
Graves	-	-	-	
Leves/Ninguna	<b>1</b>	-	-	
<u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u>  Total horas de vuelo: <b>104:57 horas</b> Total horas de vuelo en el material: <b>104:57 horas</b>				Tipo de Operación: <b>Aviación General</b>  Fase de la Operación: <b>En vuelo</b>

**Reseña del vuelo**

El día del accidente, un piloto privado de helicópteros, al mando de la aeronave Bell modelo 47G-3B1, decidió efectuar un vuelo de traslado desde Frutillar, con destino final al aeródromo de Vitacura, en Santiago.

Según la declaración del piloto, presentó plan de vuelo vía teléfono a Puerto Montt y despegó a las 08:01 HL, directo a Temuco donde esperaba reabastecer de combustible a la aeronave.

A la cuadra de Loncoche sintonizó la frecuencia de Temuco Aproximación para dar posición, hora estimada de arribo y consultar por el tiempo del momento, a fin de seguir a ese destino o tomar la decisión de dirigirse a Villarrica para reabastecer la aeronave de combustible. Esta comunicación no la pudo realizar, pues estaba otra aeronave transmitiendo en esa frecuencia. En ese momento sintió un ruido en el motor, sin vibraciones ni alteraciones en su rumbo original, con una pérdida total de potencia. El piloto reaccionó iniciando una autorrotación para realizar un aterrizaje forzoso.

Según su declaración, el piloto informó que a las 09:40 HL., aterrizó de emergencia en el fundo "Ancapulli", sector de Molulpidenco, haciendo contacto violentamente con el terreno.

El piloto dio aviso de lo sucedido, vía teléfono celular, al jefe de operaciones del aeropuerto de Puerto Montt y al aeródromo de Temuco.

A consecuencia de este accidente, el piloto resultó ileso y la aeronave con daños mayores.

## **Conclusión**

Al momento del accidente el piloto se encontraba con su licencia de vuelo al día.

La aeronave se encontraba con los certificados de aeronavegabilidad y matrícula al día.

Los peritajes, verificaciones y pruebas realizadas al motor, componentes y sistemas de la aeronave no arrojaron indicios de alguna falla que provocara la detención del motor en vuelo.

La aeronave tenía combustible suficiente para realizar su vuelo.

El piloto de la aeronave resultó ileso en el accidente.

Como consecuencia del accidente la aeronave tuvo daños mayores.

Las condiciones meteorológicas reinantes en la ruta y en el destino eran propicias para la formación de hielo en carburador de un motor recíproco, como el de éste helicóptero.

Es probable que debido a que el piloto no aplicó aire caliente al carburador, facilitó la formación de hielo en éste, provocando la detención del motor.

## **Causa del accidente**

La causa más probable del accidente se habría debido a una detención del motor en vuelo por una posible

formación de hielo al carburador del motor de la aeronave.

### **Factores contribuyentes**

Contribuyeron al accidente los siguientes aspectos:

- Condiciones de temperatura ambiente y humedad relativa del aire propicias para la formación de hielo en el carburador.
- La no aplicación por parte del piloto de aire caliente al carburador del motor de la aeronave, habría posibilitado la formación de hielo en éste.
- Que el manual de vuelo, no establece el uso de aire caliente al carburador en las diferentes etapas del vuelo, cuando ello sea necesario debido a las condiciones de temperatura y humedad y /o de acuerdo al indicador de temperatura del carburador.

### **RECOMENDACIONES**

#### **PARA EL DEPTO. “SEGURIDAD OPERACIONAL”**

Recomendar a los propietarios de helicópteros que operen con motor convencional, incluyan en su lista de chequeo un punto de aplicación de aire caliente al carburador, de acuerdo a las condiciones que afecten el vuelo (dependiendo de lo indicado por el fabricante).

#### **PARA EL DEPARTAMENTO “ PREVENCIÓN DE ACCIDENTES”**

Ejecutar un taller de prevención de accidentes para aquellos pilotos que operen helicópteros del tipo convencional.