

Accidente 1391

Fecha: 16 julio de 2005 Lugar del suceso: Iglesia Colorada				Hora Local: 11:30 horas Región: Tercera
Marca y modelo de la aeronave: Garlick – UH-1H				Año de fabricación: 1967
Número de motores / marca y modelo: 1 – Textron Lycoming – T53-L-13B				Daños a la aeronave: Mayores en su rotor de cola.
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): Piloto comercial de helicópteros. Edad: 55 años
Mortales	-	-	-	
Graves	-	-	-	
Leves/Ninguna	01	02	-	
Experiencia de Vuelo del Piloto al mando				Tipo de Operación: Trabajo aéreo
Total horas de vuelo: 7.046,7 horas				Fase de la Operación: En vuelo

Reseña del vuelo

El día del accidente, un piloto comercial de helicóptero, despegó desde Copiapó cerca de las 08:30 HL., con el objeto de trasladar la aeronave hasta Iglesia Colorada, para realizar trabajos de control de heladas durante la temporada en esa localidad, arribando luego de 30 minutos de vuelo sin novedad. Posteriormente bajó la carga que trasladaba y según relato del piloto, procedió a efectuar un vuelo de reconocimiento en el sector por espacio de 10 minutos.

El día anterior al accidente, había nevado en el sector, encontrándose bajo una capa delgada de nieve, en especial las mallas protectoras de los parronales, por lo cual el administrador del fundo consideró necesario remover lo más pronto posible la nieve, evitando con ello que la producción de la viña se quemara por el frío.

En relación a lo anterior, los vuelos para remover la nieve se iniciaron pasado las 10:00 HL y consistió en volar a 3 metros de altura sobre las mallas protectoras de los parronales, con el objeto de botar la capa de nieve existente sobre ellas. Lo anterior el piloto lo realizó junto a dos acompañantes que lo apoyaron en el vuelo, el administrador del fundo y el jefe de regadío.

El área a sobrevolar se encuentra dividida en sectores, los cuales están delimitados por postes de madera de 5 metros de altura, los cuales sostienen verticalmente unas mallas de color negro, distintas a las mallas que cubren horizontalmente los parronales, las que son de color blanco. Los postes sobresalen 3 metros sobre el nivel de las mallas.

Luego de un poco más de una hora de trabajo y posterior a que el helicóptero efectuara un viraje de 180°, al pasar de un sector a otro, una pala del rotor de cola golpeó con un poste delimitador.

El golpe, junto con deformar parte de la pala, también produjo el quiebre de la caja de 90°, perdiendo toda eficiencia el rotor de cola, iniciándose de inmediato un giro del helicóptero sobre su eje vertical de 180° grados.

Al percatarse de lo anterior, el piloto procedió a posar el helicóptero sobre los parronales, logrando un aterrizaje relativamente controlado.

Conclusiones

- La aeronave se encontraba con los certificados de aeronavegabilidad y de matrícula vigentes.
- El piloto se encontraba con su licencia de vuelo al día.
- Este accidente no es atribuible a una falla mecánica ni a una condición meteorológica adversa.
- El piloto posee 7.046,7 horas de vuelo en helicópteros, como así en trabajos aéreos de fumigación, control de incendios y de heladas.
- Como resultado del accidente, no hubo lesionados ni fallecidos y la aeronave tuvo daños mayores en el rotor de cola.

- El accidente se debió a un error operacional del piloto.

Causa del accidente

La causa de este accidente se debió a un error operacional por parte del piloto, al no considerar una separación necesaria con un obstáculo existente en el área de trabajo, lo que llevó a que el rotor de cola del helicóptero impactara con un poste de madera, el cual sobresalía 3 metros sobre el nivel de las mallas protectoras de los parronales.

Factores Contribuyentes

Contribuyó al accidente lo siguiente:

- No realizar una inspección visual del terreno antes de iniciar las actividades de vuelo.
- Este tipo de trabajo aéreo, se vio dificultado por tener visión restringida, ya que al remover la nieve, ésta formó una polvareda blanca alrededor del helicóptero.

Recomendaciones

PARA EL DEPARTAMENTO "SEGURIDAD OPERACIONAL"

Revisar la normativa respecto a este tipo de vuelo, con el objeto de exigir como parte de la tripulación, en forma permanente, de un operador que apoye el vuelo, sirviendo de guía cuando la visibilidad se encuentra restringida por la polvareda que levanta el helicóptero al realizar este tipo de trabajo.

PARA EL DEPARTAMENTO "PREVENCIÓN DE ACCIDENTES"

Que, en futuras charlas de seguridad a las entidades de aviación comercial y trabajos aéreos, se dé a conocer este accidente, resaltando la dificultad de este tipo de vuelo que puede afrontar visibilidad restringida por los efectos del mismo vuelo.

Además, insistir en la necesidad de que en la planificación de vuelo se debe reconocer el terreno a pie, antes de comenzar a volar, con el objeto de verificar la existencia de obstáculos en el área en que se realizará el vuelo.