

Incidente 1411

| | | | | |
|---|-------------|-----------|-------|--|
| Fecha: 23 de enero de 2006 Lugar del suceso: Isla Carlos III, Punta Arenas. | | | | Hora Local: 10:00 horas Región: Duodécima |
| Marca y modelo de la aeronave: Eurocopter Deutschland MBB / BO 105 CB-4 | | | | Año de fabricación: 1978 |
| Número de motores / marca y modelo: 02 – Allinson R&R / 250C20B | | | | Daños a la aeronave: Sin daños |
| Lesiones | Tripulación | Pasajeros | Otros | Piloto al mando (tipo licencia): Piloto comercial de helicópteros Edad: 40 años |
| Mortales | - | - | - | |
| Graves | - | - | - | |
| Ninguna | 01 | 04 | - | |
| Experiencia de Vuelo del Piloto al mando Total horas de vuelo: 6.590:50 Total horas de vuelo en el material: 1.350:00 horas | | | | Tipo de Operación: Trabajo Aéreo Fase de la Operación: En vuelo. |

Reseña del vuelo

El día antes citado el helicóptero marca Eurocopter, modelo BO 105, despegó desde el Aeropuerto “Carlos Ibáñez del Campo”, Punta Arenas, a las 09:05 HL (12:05 UTC), al mando de un piloto comercial de helicópteros, con destino a la isla “Carlos III”.

El piloto había presentado plan de vuelo QRF, en la oficina de operaciones del Aeropuerto, consignando que retornaría a “Carlos Ibáñez” a las 20:30 UTC.

Según relató el piloto, determinó usar la ruta vía “el Fiordo “Silva Palma” para evitar cruzar demasiado alto por los cerros especialmente por la nubosidad cumuliiforme existente en la zona”. Luego de aproximadamente 30 minutos de vuelo, se encendió la luz de advertencia de partículas metálicas del motor número 1, llamada “MAG PLUG”. El piloto continuó el vuelo monitoreando continuamente los indicadores de temperatura y presión del motor los cuales entregaban información normal y en rango verde.

Al encontrarse en las cercanías del Aeródromo de destino y con la isla a la vista, los parámetros del motor N° 1, de torque y N1 comenzaron a descender del rango normal activándose la alarma. El piloto efectuó el procedimiento de falla de motor y aterrizó de emergencia, aproximadamente a las 10:00 HL, en un sector

ubicado en las coordenada 53°38'00"S y 72°10'00"W, sin causar daños al helicóptero ni lesiones a los tripulantes.

Conclusiones

- El piloto tenía su licencia al día, por lo que estaba capacitado para efectuar su vuelo.
- La aeronave estaba con su certificado de aeronavegabilidad y matrícula vigente lo que permitía la operación de la aeronave.
- Las condiciones meteorológicas no fueron factor contribuyente al incidente.
- Al encenderse la señal de advertencia "*Mag.Plug.*", los parámetros del motor estaban dentro de los rangos normales, por lo cual el piloto determinó continuar su vuelo hasta el lugar donde era practicable el aterrizaje.
- Al activarse la alarma audible y bajar los parámetros del motor (torque, RPM) el piloto determinó efectuar un aterrizaje de emergencia, el cual lo realizó sin generar daños externos al helicóptero, ni lesiones a las personas que se encontraban a bordo.
- El día previo al incidente se habría encendido la misma señal de emergencia, efectuándose, según consta en los registros de mantenimiento, la acción correctiva.
- Los registros de mantenimiento se encontraron al día.
- El motor N° 1 estaba instalado desde su primera certificación efectuada el año 2002.

- El piloto aplicó el procedimiento de emergencia en forma correcta, lo que permitió aterrizar en forma segura.
- En la inspección efectuada en las instalaciones de la CMA se constató; que el rodamiento N° 1 del compresor de aire estaba trabado y que en la válvula de sangrado de la turbina (*bleed valve*), se encontraron muestras de aceite, lo que implicaría un desperfecto en la turbina.
- De los antecedentes recopilados se podría presumir que la falla de la turbina se habría generado por la falla del rodamiento N° 1.

Causa probable del accidente

La causa más probable del incidente fue la falla del motor N° 1 en vuelo generada por el trabamiento del rodamiento N° 1 de la turbina .

Factores Contribuyentes

Contribuyó al accidente lo siguiente:

Probable trabamiento del rodamiento N° 1 por fatiga o falta de lubricación

Recomendaciones

Difundir a los Centros de Mantenimiento pertinentes el suceso acaecido con fines de prevención.