

Accidente 1434

Fecha: 03 septiembre de 2006.				Hora Local: 07:15 horas.	
Lugar del suceso: Rosario.				Región del Libertador General Bernardo O'higgins.	
Marca y modelo de la aeronave: Bell /206L				Año de fabricación: 1975.	
Número de motores / marca y modelo: 1 / Allison / 250-C20R.				Daños a la aeronave: Sí.	
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): Piloto comercial de helicópteros. Edad: 32 años	
Mortales	-	-	-		
Graves	-	-	-		
Leves	01	01	-		
<u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u>				Tipo de Operación: Trabajo Aéreo.	
Total horas de vuelo: 1.926:18 horas				Fase de la Operación: En ruta.	
Total horas de vuelo en el material: 420:00 horas					

Reseña del vuelo

El día del accidente, un piloto con licencia comercial de helicóptero, efectuaba un vuelo de control de heladas en un fundo, ubicado en la localidad de "Rosario", VI Región, a bordo de un helicóptero Bell, modelo 206L desde las 05:45 HL aproximadamente, en compañía de administrador del fundo, quien le apoyaría en dicha labor.

Cerca de las 07:00 HL, el administrador del fundo le informó al piloto que la labor estaba terminada por ese día, razón por la cual el helicóptero se dirigió a la pista eventual que se encontraba habilitada para tal efecto, ubicada dentro de los terrenos del fundo antes mencionado.

Al aterrizar en el lugar, el piloto no detuvo el motor, permaneciendo allí por unos minutos, hasta que, siguiendo nuevas instrucciones del administrador del fundo, el piloto volvió a despegar desde la pista eventual, para sobrevolar un sector que lo requería.

Luego de transcurridos cerca de 10 minutos de vuelo, cuando estaban por terminar la labor, según declaración del administrador del fundo, se encendió una luz en el tablero frente a él, de inmediato le informó de lo anterior al piloto, quien decidió volver a la pista eventual inmediatamente. Posterior a un viraje para iniciar el regreso, el motor del helicóptero se detuvo, razón por la cual el piloto decidió efectuar un aterrizaje de emergencia.

A consecuencia del accidente, el piloto y el acompañante no sufrieron heridas y el helicóptero resultó con daños.

Conclusiones

- El piloto se encontraba apto para este vuelo y habilitado en la aeronave siniestrada. Por su parte el helicóptero se encontraba aeronavegable.

- Cuando el helicóptero estaba terminando un vuelo de control de heladas, el motor de la aeronave se detuvo y el piloto debió efectuar un aterrizaje de emergencia.
- La detención del motor se habría producido, por la falta de alimentación de combustible, a pesar de existir combustible remanente en los estanques auxiliares.
- El sistema de transferencia se encontró con dos novedades (una válvula mal instalada y la otra con mal funcionamiento) que impidieron transferir el combustible desde los estanques auxiliares hasta el estanque principal, para que las bombas reforzadoras lo pudieran enviar hacia el motor.
- El marcador del nivel de combustible remanente indica cuanto combustible queda en total, sumando lo que tiene los estanques auxiliares y el estanque principal. Esto impidió al piloto darse cuenta de la falla de transferencia a la que estaba sometido el helicóptero, resultando en un factor contribuyente del suceso.
- La primera certificación de la aeronave en el país no contempla destapar y revisar la correcta instalación de las válvulas de flujo de combustible. Sólo está considerado revisar las válvulas por condición o filtraciones en las inspecciones de 100 horas o anuales, no si el flujo de las válvulas es el indicado en el manual. No existen registros de trabajos en esas válvulas en los últimos 5 años.

Causa más probable del accidente

La causa más probable del accidente habría sido la falla en la transferencia de combustible desde los estanques auxiliares al principal, lo que provocó que al helicóptero se le detuviera el motor en vuelo, debiendo el piloto realizar un aterrizaje de emergencia.

Factores Contribuyentes

- Una válvula de flujo del sistema de transferencia estaba operando mal y la otra estaba mal instalada.
- El diseño del marcador de nivel de combustible remanente, no entrega el remanente por cada estanque, sino que el remanente total.
- No está considerado inspeccionar el correcto sentido de flujo de combustible en los mantenimientos programados.

Recomendaciones

Para el Departamento "Seguridad Operacional"

Incluir una revisión de los sentidos de flujo de combustible desde el estanque principal a los auxiliares, al menos una vez por año, verificando el correcto funcionamiento del sistema.

Dar a conocer el presente informe a todos los operadores de este tipo de aeronaves, con el objeto que efectúen una inspección a ese sector, en busca de errores de instalación, similar al investigado.

Para el Departamento "Prevención de Accidentes"

Comentar el presente accidente en charlas dirigidas a los Centros de Mantenimiento Aeronáutico (C.M.A.).