

Incidente 1445

Fecha: 15 de enero de 2007				Hora Local: 13:30 horas.
Lugar del suceso: Fundo “El Risco y El Bailón”, Linares.				Región del Maule.
Marca y modelo de la aeronave: Garlick / UH-1H				Año de fabricación: 1965.
Número de motores / marca y modelo: 1 / Lycoming / T35-L-13B.				Daños a la aeronave: Sí.
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): Piloto Comercial de Helicóptero. Edad: 46 años.
Mortales	-	-	-	
Graves	-	-	-	
Ninguna	02	01	-	
<u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u>				Fase de la Operación: En maniobra de aterrizaje.
Total horas de vuelo: 4.390 horas.				

Reseña del vuelo

El día del incidente, el piloto despegó de la Base Las Cañas (Central Mininco), al mando del helicóptero UH-1H, con el propósito de dirigirse al Fundo “El Risco y El Bailón” y evacuar un trabajador de la empresa Mininco, el cual había sufrido un accidente.

Aproximadamente a las 13:30 hora local, el helicóptero llegó al lugar, procediendo a sobrevolar el sector, instante en el cual el piloto tomó contacto radial con el supervisor de faenas, para coordinar el rescate.

El piloto decide aterrizar sobre un lugar despejado levantando durante éste, gran cantidad de tierra y polvo, quedando sin visibilidad, por lo que el piloto apuró el aterrizaje.

El piloto advierte que el helicóptero al momento de hacer contacto parcial con el terreno, éste se inclina hacia atrás y reacciona llevando el cíclico hacia delante.

Posterior al aterrizaje, el mecánico descendió del helicóptero e informó al piloto que se habían roto las zapatas de sujeción de los esquís de la aeronave.

Luego el piloto cortó el motor por procedimiento normal y se informó de esta situación a la empresa forestal, para que a través de ella se le informara a la empresa “Helicópteros del Pacífico”, propietaria de la aeronave.

El helicóptero fue reparado en el lugar, se le efectuó cambio del tren de aterrizaje y fue sacado en vuelo el día 16 de enero del 2007 por otro piloto, lo que ocurrió aproximadamente a las 08:00 hora local, sin informar de este suceso a la DGAC.

Conclusiones

- El piloto mantenía su licencia de vuelo vigente y la aeronave se encontraba con su certificado de matrícula y de aeronavegabilidad sin observaciones.
- Que, aproximadamente a las 13:30 hora local, el helicóptero llegó al lugar, procediendo el piloto a sobrevolar el área a objeto de ubicar un sector adecuado para aterrizar, contactándose vía radio con el supervisor de faenas de la empresa Mininco, para coordinar el rescate.
- Que, el piloto luego de efectuar un reconocimiento acabado del lugar, decidió aterrizar sobre un camino que desde el punto de vista de espacio y obstáculos, no presentaba mayores inconvenientes, sin embargo en este reconocimiento previo, el piloto no advirtió que la superficie del terreno estaba formada por una gruesa capa de polvo fino.
- Que, según lo relatado por el piloto no existía otro lugar para aterrizar, que permitiera una evacuación rápida del herido.
- Que, la planificación para aterrizar que efectuó el piloto, fue con llegada al punto de posada en estacionario, al llegar a esta fase de la aproximación y muy cerca del terreno, el rotor principal del helicóptero levantó una gran cantidad de polvo, lo que hizo que el piloto perdiera la visibilidad del terreno.
- Que, esta situación habría sorprendido al piloto dado que la maniobra de aterrizaje exige una máxima atención en la operación de los controles.
- Que, lo anterior hizo que el piloto tomara la decisión de acelerar la maniobra de aterrizaje, con el objeto de evitar una pérdida de control.
- Que, debido a lo anterior el aterrizaje fue brusco, lo que provocó daños en el tren de aterrizaje y parte inferior del fuselaje.
- Que, el piloto no intentó rehusar el aterrizaje, ya que en el lugar hay árboles, los cuales había perdido de vista al levantarse el polvo.
- Que, de acuerdo a la versión de un testigo del incidente, durante el aterrizaje el helicóptero levantó una gran cantidad de polvo perdiéndolo de vista, luego al quedar el helicóptero visible, vio que éste estaba apoyado sobre la cabina y con su tren abierto hacia los lados.

- Que, el incidente no es atribuible a condiciones meteorológicas o fallas mecánicas.
- Que, el helicóptero fue reparado en el lugar del incidente (cambio de tren) y fue sacado en vuelo el día 16 de enero hasta la base de la empresa ubicada en Temuco, sin informar de este hecho a la autoridad aeronáutica.

Causa probable del accidente

La causa más probable del incidente, fue que el piloto realizó un aterrizaje brusco al perder la referencia visual durante el aterrizaje, debido a la gran cantidad de polvo que levantó, por la acción del viento provocado por el rotor principal del helicóptero.

Factores Contribuyentes

- Falta de información del piloto respecto a las características del terreno donde debía aterrizar.
- No percatarse durante el reconocimiento del lugar, las características del terreno.
- Presión por evacuar en forma rápida a la persona herida.

Recomendaciones

PARA EL DEPARTAMENTO “SEGURIDAD OPERACIONAL”.

Que, durante las inspecciones que se realizan a las bases de las empresas forestales, se instruya al personal que trabaja en terreno, como mejorar una zona de posada o emplazamiento y que ellos comprendan cuales son los peligros a los cuales un helicóptero podría estar sometido, al aterrizar en lugares confinados.

PARA EL DEPARTAMENTO “PREVENCIÓN DE ACCIDENTES”.

Que, este incidente debe ser comentado en los programas de apoyo a las empresas aéreas que realizan trabajos de combate de incendio para el período 2007-2008.