

## Accidente 1459

<b>Fecha:</b> 27 de Julio de 2007 <b>Lugar del suceso:</b> Farellones				<b>Hora Local:</b> 17:15 HL <b>Región:</b> RM																				
<b>Marca y modelo de la aeronave:</b> Helicóptero Aerospatiale, SA-315-B				<b>Año de fabricación:</b> 1977																				
<b>Número de motores / marca y modelo:</b> 01/turbomeca/Artouste IIIB				<b>Daños a la aeronave:</b> Si																				
<table border="1"><thead><tr><th>Lesiones</th><th>Tripulación</th><th>Pasajeros</th><th>Otros</th></tr></thead><tbody><tr><td>Mortales</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Graves</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Leves</td><td>01</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Ninguna</td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table>				Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Mortales				Graves				Leves	01			Ninguna				<b>Piloto al mando (tipo licencia):</b> Piloto Comercial de Helicópteros  <b>Edad:</b> 57 años
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros																					
Mortales																								
Graves																								
Leves	01																							
Ninguna																								
<b>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</b> <b>Horas de vuelo en el material:</b> 1098:00 <b>Total horas de vuelo:</b> 4927:00				<b>Tipo de Operación:</b> Aviación General <b>Fase de la Operación:</b> Trabajo aéreo																				

### Reseña del vuelo

- El piloto comercial de helicópteros, al mando de la aeronave de propiedad de la empresa LASSA y sub arrendada por la empresa ALFA Helicópteros, había efectuado un vuelo de trabajo aéreo de carga externa durante la mañana del 27 de julio, en el sector de Peumo.
- Después de almuerzo, el piloto se trasladó junto a dos personas de la empresa hasta el aeródromo Eulogio Sánchez de Santiago, para posteriormente dirigirse hasta el sector de "Farellones", con el objeto de realizar otro trabajo aéreo de carga externa, consistente en trasladar un equipo generador eléctrico.
- Luego de dejar a un mecánico de apoyo en la curva 21 del camino al centro de ski, quien enganchó un cable en la parte de abajo del fuselaje para colgar la carga externa, el piloto se dirigió hasta el sector donde haría el traslado.
- Horas antes, otro mecánico de la empresa LASSA se había trasladado hasta el cerro "Las Antenas" vía terrestre, junto a cuatro personas de la empresa ENTEL, con el objeto de apoyar esta operación desde tierra, para lo cual debía preparar la carga para engancharla cuando el helicóptero arribara a ese sector. La operación fue coordinada entre el mecánico y el piloto mediante unos equipos de comunicación.

- Pasadas las 17:00 H.L., el helicóptero arribó al cerro de “Las Antenas”, sector donde se iniciaría el traslado. El mecánico en tierra procedió a enganchar el cable al generador, sin observaciones, para posteriormente retirarse a un lugar cercano y dar la orden para que el helicóptero levantara la carga e iniciará el traslado.
- El helicóptero inició el ascenso vertical, el cable se tensó y según declaraciones del mecánico en tierra y de testigos, se sintió que el motor se aceleró al levantar la carga, la que fue levantada aproximadamente un metro desde el suelo, momento en que la aeronave comenzó a balancearse hacia sus costados y luego se precipitó a tierra.
- El piloto nunca liberó la carga externa.
- Como producto del accidente, la aeronave resultó con daños en su estructura y el piloto sufrió heridas leves.

### **CONCLUSIONES**

- El piloto tenía experiencia y se encontraba habilitado para realizar este vuelo.
- Las condiciones meteorológicas no habrían sido causa o factor contribuyente del accidente.
- La aeronavegabilidad de la aeronave tampoco habría sido causa o factor contribuyente al accidente.
- El piloto no habría efectuado los cálculos de peso máximo a levantar, en relación a las potencias a utilizar en dicho vuelo y utilizó más potencia de lo recomendado, lo que habría generado el sobrecalentamiento del motor, originando un menor rendimiento de éste.
- El piloto no liberó la carga al no poder levantarla y no conocía el real peso a levantar.
- El piloto resultó con heridas leves y la aeronave con daños en toda su estructura.

### **CAUSA MÁS PROBABLE**

- La causa más probable del accidente fue un error operacional por parte del piloto al mando al exceder la potencia máxima recomendada, sobrecalentando el motor, lo que finalmente originó una pérdida de potencia, que imposibilitó levantar la carga externa.

### **FACTORES CONTRIBUYENTES**

- La no utilización del “*Collective Pitch Indicator*” por parte del piloto, lo que impidió al mismo saber cuanta era la potencia máxima a utilizar para ese vuelo.
- El desconocimiento del piloto respecto al real peso del equipo generador a levantar.
- No soltar la carga externa utilizando los sistemas de la aeronave, lo que imposibilitó recuperar y controlar la aeronave.

### **RECOMENDACIONES**

- En futuras charlas a empresas de trabajo aéreo, se debería reforzar el uso del instrumento que permite, al piloto, determinar la máxima potencia a utilizar para levantar carga externa.