

INFORME DE ACCIDENTE

DATOS GENERALES

Marca y modelo de la aeronave:	ROBINSON R-22
Tipo de operación:	COMERCIAL
Tipo de accidente:	Amarizaje, hundimiento en el mar
Fase de vuelo:	Ruta
Fecha del accidente:	25-ENERO-2003
Lugar del accidente:	Aguas internacionales
Coordenadas:	01°19' S- 114°24 ' W

INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO.

Cerca de las 12:30 horas, la aeronave sale a realizar el tercer vuelo del día, una vez terminada la prospección (trabajo de búsqueda de cardúmenes), se le comunica regresar al barco pesquero, durante el vuelo de retorno y faltando de cuatro a cinco millas antes de llegar, la aeronave comienza a presentar vibraciones laterales muy fuertes, acompañadas con un guiñada fuerte a la izquierda e inmediata pérdida de potencia, por lo que el piloto realiza una auto-rotación de emergencia, amarizando sin novedad, una vez en el agua y debido a la marejada el helicóptero se vira completamente y termina hundiéndose, la tripulación es auxiliada por el barco pesquero.

LESIONES A PERSONAS.

La tripulación no sufrió lesiones.

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE.

Pérdida total de la aeronave por hundimiento.

OTROS DAÑOS.

No se produjeron otros daños.

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL.

El piloto al mando, de 35 años de edad, era poseedor de una licencia de Piloto Comercial de helicópteros y certificado médico clase 1, vigentes a la fecha del accidente.

El 08 de marzo 1999 se habilitó como piloto en equipo Robinson R-22, después de haber recibido el entrenamiento teórico práctico y haberse sometido al chequeo práctico correspondiente.

Hasta la fecha del accidente había completado el siguiente récord:

Experiencia total: 2661: 54 horas.

Experiencia en equipo Robinson R-22 1076:54 horas, como piloto al mando.

INFORMACION SOBRE LA AERONA VE..

La aeronave accidentada tenía su Certificado de Aeronavegabilidad vigente a la fecha del accidente.

Hasta la fecha del suceso completó el siguiente récord:

FUSELAJE:

Marca y modelo: Robinson R-22M

Serie: 2879M

Horas fuselaje: 1880:20 horas.

MOTOR:

Marca y Modelo: Lycoming O-360-J2A

Serie: L-36112-36A

Horas motor: 1880:20 horas

DATOS ROTOR PRINCIPAL

Marca y Modelo: Robinson A-154-1

Serie: 3784

Horas Rotor: 1880:20 horas

DATOS ROTOR DE COLA

Marca y Modelo: Robinson A-062-2

Serie: 3663

Horas Rotor: 1880:20 horas

DATOS TRANSMISION PRINCIPAL

Marca y Modelo: Robinson A-006-1

Serie: 3192

Horas Rotor: 1880:20 horas

Su mantenimiento estaba a cargo de un mecánico con licencia vigente.

En los libros de control de mantenimiento no se encontró discrepancias en cuanto a su cumplimiento y en las bitácoras no existen reportes de fallas de funcionamiento anteriores al accidente; la aeronave venía operando normalmente de acuerdo a los programas de mantenimiento que recomienda el fabricante.

INFORMACION METEOROLOGICA.

Normales para el trabajo que se realizaba.

COMUNICACIONES.

Entre la aeronave y el barco pesquero

INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

La aeronave al realizar el amarizaje no tuvo ningún daño, pero debido a la marejada, esta se viró y terminó hundiéndose a una profundidad de aproximadamente 400 metros, por lo cual fue imposible realizar el rescate.

SUPERVIVENCIA.

Los ocupantes de la aeronave salieron de ella por sus propios medios sin sufrir serias lesiones, los cinturones de seguridad actuaron eficazmente.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

N/A

ANALISIS

De toda la información recopilada y evidencias encontradas, se puede indicar lo siguiente:

- 1.- El piloto al mando se encontraba habilitado para volar este tipo de aeronave teniendo una experiencia de 1.076: 54 horas.
- 2.- La aeronave había realizado dos vuelos anteriores al del accidente sin tener ningún inconveniente o discrepancias en su funcionamiento.
- 3.- En los libros de control de mantenimiento se constató que se cumplía con el programa exigido por el fabricante, hasta el momento del accidente.
- 4.- El mecánico a cargo del mantenimiento tenía su licencia vigente y estaba habilitado para realizar el tipo de trabajo necesario para mantener el avión operativo.

Las condiciones meteorológicas presentes en el momento del accidente no influyeron en el mismo, ya que estas eran las adecuadas para una operación normal.

CONCLUSIONES

De lo anteriormente analizado, se concluye:

- 1.- Que el piloto tenía la suficiente experiencia en el manejo de la aeronave.
- 2.- Que el mecánico a cargo del mantenimiento tenía la habilitación y experiencia para realizar los trabajos de mantenimiento al grupo moto-propulsor.
- 3.- Que la aeronave realizaba el tercer vuelo del día sin haber tenido inconvenientes con anterioridad.
- 4.- Que el piloto hizo autorrotación y amarizaje de emergencia al presentarse súbitamente una fuerte vibración lateral con guiñada a la izquierda y pérdida de potencia, logrando posar la aeronave sobre la superficie, pero con el inconveniente de presentarse fuerte oleaje y hundirse.

CAUSA (S) PROBABLE (S):

Acción fortuita o inesperada de la marea (fuerte oleaje).

FACTORES CONTRIBUYENTES:

Fuertes vibraciones laterales con guiñada a la izquierda y pérdida de potencia, lo que hizo que el piloto realizara una autorrotación y amarizaje de emergencia.

RECOMENDACIONES

Se entrene periódicamente a los pilotos en técnicas de amarizaje de emergencia.