



Foto del láser cortesía de la FAA

La amenaza del láser contra el helicóptero

Por Chuck Angle • rwcfii@charter.net

Tenga un plan

Vivimos en un mundo en constante cambio a medida que la tecnología continúa dándonos herramientas nuevas y útiles que enriquecen nuestras vidas y aumentan la productividad. Desafortunadamente algunos de los aparatos pueden ser usados para hacer daño a la sociedad; el laser es uno de ellos. No lo voy a aburrir con montones de datos técnicos sobre cómo los diferentes rayos láser pueden hacernos daño o la facilidad con que pueden obtenerse. Sin embargo usted necesita saber que los láseres están ahí, en manos de individuos irresponsables y tarde o temprano usted puede llegar a ser una víctima. Debe estar preparado y tener un plan.

Recientemente me jubilé de trabajar como piloto de un departamento de policía

grande, bien motivado y muy profesional. Durante los 12 años que trabajé ahí, nuestra unidad de aviación fue atacada con un laser tres veces. Los tres incidentes resultaron en arrestos, gracias a la dedicación de las unidades de patrullaje de la policía. Hubo dos casos de personas que fueron convictas y otra que pronto va a ir a juicio. Yo era el piloto en dos de los incidentes. Espero que esta información le sea útil si usted llega a ser víctima, cuando lo sea.

Bajo ataque láser

El primer incidente ocurrió a como dos millas al sur de un aeropuerto internacional en el espacio aéreo Clase B. Era tarde por la noche; estábamos volando en apoyo a una unidad K-9 (unidad policíaca con perros) que estaban rastreando a un individuo que había atacado a alguien con un cuchillo en una fiesta. Estábamos en la órbita del lado izquierdo a una altura de alrededor de 1200 pies AGL (arriba del nivel del terreno) cuando todo el compartimiento de la tripulación se iluminó con una luz verde muy brillante que parpadeaba con rapidez. No era diferente de una luz estroboscópica muy verde. Pronto pregunté a la tripulación si alguien

CONTINÚA EN LA PÁGINA 2

PRESPORT STD
US POSTAGE
PAID
PERMIT 1859
FORT WORTH TX

P.O. Box 482 • Fort Worth, Texas 76101

Bell Helicopter
A Textron Company

VOLUMEN 21 • NÚMERO 1 • 2011

HumanAD

DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD PARA LOS HUMANOS

Reconocimiento a la policía del estado de Virginia	3
La Bell Helicopter Training Academy salvó nuestras vidas....	4
Hablando de seguridad.....	6
Certificados de reconocimiento para el regimiento 10 de helicópteros de transporte del ejército alemán	7
Premios y reconocimientos	8

La amenaza del láser contra los helicópteros continuación...

tenía una linterna de lente verde. Nadie tenía una lámpara de este tipo a bordo, pero, el tripulante de atrás que opera el FLIR (forward looking infra-red) dijo que había pasado como 5 minutos antes pero con un haz muy poco intenso.

Continuamos siguiendo a la unidad K-9 comprobando que no hubiera nadie adelante o detrás que pudiera emboscarlos por sorpresa. Fue como cinco minutos más tarde que un láser verde nos golpeó de frente. Después concluimos que estaba a menos de una milla y directamente en frente de nosotros. Yo llevaba NVGs (lentes de visión nocturna) y por lo tanto, de alguna manera estaba protegido. El oficial de vuelo en el asiento del frente tenía la cabeza baja y hacia un lado. A pesar de la protección de los NVG fue una experiencia dolorosa, como si me hubieran golpeado en la frente con un martillo verde. Perdí la vista por un momento.

Temporalmente ciego

De forma instintiva maniobré hacia la derecha y alejándome del área con la luz. Prendí la luz de los labios (una lucecita montada en el micrófono del casco) y vi por debajo de los NVG al indicador de actitud (horizonte artificial) al cual apenas podía ver porque tenía la vista borrosa. Sin embargo pude continuar con el viraje

Todos estuvimos de acuerdo en lo que era el problema y en general desde donde el laser provenía. Pero el K-9 todavía estaba cazando al atacante del cuchillo. Estuvimos de acuerdo en continuar con la misión a pesar de nuestros propios problemas. Notifiqué el episodio del láser a la torre usando una frecuencia de control de tierra en caso de que los individuos estuvieran monitoreando el control de tráfico aéreo. La torre de control de inmediato desvió el tráfico que aterrizaba a una pista en donde la aproximación no estaba expuesta al láser.

La experiencia de ser golpeado en los ojos con un láser fue como volar de noche con instrumentos y con luces relampagueando por todos lados. Puse todos los instrumentos de vuelo a toda la intensidad de brillo, tomé mis guantes de Nomex y los colgué en mis goggles de visión nocturna. Los puse alrededor y debajo de los lentes para bloquear todo menos la parte de abajo para poder ver los instrumentos de la cabina. Los oficiales de vuelo volaron con la cabeza baja y se cubrieron la vista hacia el exterior con los libros grandes de mapas que llevábamos.

En el lapso de 15 minutos, nos golpearon con el láser cuando menos siete veces más. Esto era definitivamente un acto intencional. Sabiendo la posición del helicóptero y el lado desde el que nos estaban atacando, fue fácil determinar el área general desde donde disparaban el láser. Cuando la unidad K-9 terminó su llamada, les notificamos a las unidades de tierra de nuestro problema con el laser y el lugar de donde creíamos que provenía. Ellos estaban decididos a encontrar a los responsables y ponerles un alto. Silenciosamente se metieron al vecindario para ayudar a las unidades de tierra con el rastreo. Mientras avanzábamos a la fuente de la luz, fuimos continuamente atacados con el láser.

El oficial de vuelo del asiento trasero localizó a los individuos en un jardín trasero usando la unidad de FLIR (forward looking infrared). El láser se ve como una chispa muy brillante en el FLIR pero no impide ver las imágenes con el FLIR. El oficial de vuelo del asiento frontal mantuvo la cabeza completamente bajada y protegida con el libro de mapas en frente de la cara como protección. Yo estaba viendo a un lado y hacia abajo con los NVG. El operador de FLIR me dirigió hacia el lugar donde estaba el láser. Las unidades de tierra podían ver los disparos del láser hacia el aire. Cuando volábamos sobre la casa del sospechoso, tres individuos corrieron hacia adentro. Las unidades de tierra rodearon la casa, poniendo con ello fin al "ataque" de láser. Tres individuos fueron detenidos hasta que se obtuvo una orden de cateo.

Otro ataque de láser

El segundo incidente ocurrió 18 meses más tarde, otra vez tarde por la noche. Acabábamos de terminar una misión y estábamos regresando a nuestro helipuerto cuando a aproximadamente media milla al suroeste del hospital que es centro de trauma nivel uno de nuestra región, fuimos golpeados de nuevo. Esta vez el láser golpeó el lado izquierdo de nuestro helicóptero, pero todos llevábamos NVG, lo cual probablemente nos salvó. Inmediatamente dimos la vuelta para alejarnos e hicimos los mismos pasos que la vez anterior y luego empezamos a buscar el láser. Notifiqué de nuestra situación al centro de control del helipuerto del hospital y a ATC. Con tan buena suerte que uno de los Oficiales de Vuelo estaba muy familiarizado con el área inmediata y pudo localizar la

VOLUMEN 22 • NÚMERO 1

Heliprops

Helicopter Professional Pilots Safety Program

EL HELIPROPS HUMAN A.D. es publicado por la Academia de Capacitación de Bell Helicopter Textron Incorporated, y es distribuido sin cargo a los operadores, propietarios, gerentes de los departamentos de vuelo y pilotos del mundo de los helicópteros. El contenido no refleja necesariamente la política oficial y a menos que sea especificado, no debe ser considerado como reglamentos o directivas.

El objetivo principal del programa HELIPROPS y del HUMAN A.D. es ayudar a reducir los errores humanos relacionados con los accidentes. Esta publicación hace énfasis en el profesionalismo, la seguridad y la toma de decisiones adecuadas en aeronáutica.

Los invitamos a enviar cartas con comentarios y sugerencias constructivas. Al escribir proporcione su nombre, domicilio y número de teléfono enviándonos a:

Bell Helicopter Textron Inc.
John Williams, HELIPROPS Manager
P.O. Box 482, Fort Worth, Texas 76101
or the Comment/Feedback link at: www.heliprops.com

AUTORIZACIÓN PARA PUBLICAR: Para las fotos y contribuciones por escrito, incluya por favor un breve párrafo entregando a Bell Helicopter su material para ser utilizado en la publicación Human AD.

HumanAD 
DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD PARA LOS HUMANOS

Reconocimiento a la Policía del Estado de Virginia

fuelle del láser. Una vez más, las unidades de tierra pudieron arrestar a los individuos.

La razón principal por la que estoy escribiendo este artículo es para decirles que estén preparados para este evento que parece tan improbable. Hasta que el ataque con láser le ocurrió a nuestra tripulación, eso parecía como una posibilidad muy remota. Pero ahora, es necesario que los servicios policíacos y los primeros que responden, tengan un plan de acción inmediata. Su plan tal vez no sea exactamente lo que hizo nuestra tripulación, pero una cosa es segura, es primordial que no les peguen en los ojos. He escuchado algunas discusiones y la gente con frecuencia se burla acerca de tener un plan diciendo: "No puedes tener un plan para todo." Tal vez sea cierto; sin embargo, es mucho más fácil tener un plan y luego modificarlo que improvisar uno a último momento.

Los siguientes son algunos pasos que puede tomar para proteger a su tripulación:

1. *Protéjase la vista (cierre los ojos, vea a otro lado, enrede los guantes en los NVG).*
2. *Vaya al lado opuesto de donde proviene el láser y aumente la intensidad de las luces de la cabina al máximo (full bright).*
3. *Si es posible, baje su asiento.*
4. *Avise a ATC y a los servicios policíacos.*
5. *Fíjese en su ubicación y la ubicación general del láser.*
6. *Si es posible, continúe volando sin alertar a los criminales del impacto que tuvieron y hacer que huyan. No deje que los criminales sepan que pueden afectarnos. Eso sólo los animará a ellos y a otros como ellos a seguir haciendo este tipo de ataques.*

Ese es mi plan; ¿usted tiene uno? Si he aprendido algo en 43 años de volar es esto: Aquellos quienes planean y practican tienen éxito. Aquellos quienes no planean, tarde o temprano fallan o lo que es peor, hacen que alguien más falle.



El sargento John Ratliff (2º de la izquierda) y el patrullero Ron Addison (2º de la derecha) reciben un Certificado "Por logros sobresalientes en vuelo" del Director de la Bell Training Academy, Trey Wade, en ceremonias realizadas en la Academia de Bell. En la foto aparecen (de izquierda a derecha) el Instructor de Vuelo Sr de Bell Larry Sommers, Sgt. John Ratliff, Teniente de la Policía del Estado de Virginia Robert Possumato, Trooper Ron Addison y el Director de la BTA, Trey Wade.



Una salvada extraordinaria. Los pilotos de la Policía del Estado de Virginia, el sargento, John Ratliff y el patrullero Ron Addison ejecutaron una autorrotación de 180 grados desde 250 pies y 80 nudos a un área confinada. El aterrizaje fue en un terreno inclinado después de un aterrizaje forzado (falla de motor). El Presidente y CEO de Bell John L. Garrison firmó la mención.

La Bell Helicopter Training Academy salvó nuestras vidas

Por John W. Brantigan, M.D., ATP • jbrantigan@rockisland.com

Nota del editor: Este artículo fue originalmente una carta enviada al Piloto Instructor en Jefe de Bell, Marty Wright, como un sincero agradecimiento por la capacitación llevada a cabo en la Academia sobre procedimientos normales en emergencias. Lo valioso para los lectores es la narración del Doctor (y la señora) Brantigan como una reflexión honesta de los "errores humanos" que terminaron con la caída en el agua de su Bell 47.



"Con la actitud positiva, de ayuda y la dedicación para hacer que nuestros vuelos sean seguros en caso de emergencia, el curso valió la pena."

Esbozo biográfico

El Dr. John W. Brantigan es un médico jubilado, conferencista, inventor médico, autor de libro de texto, piloto de helicóptero y de ala fija. Sus investigaciones médicas incluyen estudios para validar un nuevo material con calidad aeroespacial, polímeros reforzados con fibra de carbono para ser usado en la reconstrucción de la columna vertebral de los humanos. John y Carolyn tienen y pilotean un Bell 206B y un Cessna Citation CJ2. John prestó sus servicios como Cirujano de Vuelo en la U.S. Air Force (1971-1973) y en 2009 recibió el "Distinguished Alumnus Award" de la Universidad Johns Hopkins. Carolyn empezó su carrera de vuelo en 1994 y es piloto privado con clasificaciones en helicóptero, ala fija, multi-motor e instrumentos.

Mi esposa Carolyn y yo queremos agradecer a la Bell Helicopter Training Academy por salvar nuestras vidas en varias formas el 8 de junio. En ese tiempo teníamos dos helicópteros Bell. El primero que tuvimos fue un Bell 47G-4A en el cual recibimos ambos nuestra capacitación inicial en helicópteros. Después de pasar nuestros vuelos de prueba compramos un Bell 206-B3 Jet Ranger que fue nuestro segundo helicóptero y luego fuimos a un curso a la Academia de Bell en octubre de 2005. Vivimos en una isla en el estado de Washington y usamos el Jet Ranger de forma regular para viajar a tierra firme. Trajimos el 47 a nuestra casa en la isla apenas el pasado otoño después de que le mandamos poner flotadores fijos; el Jet Ranger ya tenía sus flotadores de emergencia inflables.

El 8 de junio decidimos volar el Bell 47 ya que era un día bonito y no lo habíamos volado por varios meses. En este vuelo yo era el piloto. Salimos del campo hacia el norte. Carolyn notó que la temperatura del carburador estaba en el área amarilla si preguntó y quería que agregara calor del carburador. Yo le dije que lo hiciera. Vi cuando ella fue hacia la palanca pero no pude ver lo que hizo porque su mano estaba en medio. Vi hacia otro lado porque estábamos saliendo de la copa de los árboles. Menos de un minuto después llegamos a la orilla y di vuelta a la izquierda a 70 mph indicadas y a 300 pies, todavía ascendiendo. Carolyn levantó la mano e hizo un segundo ajuste y el motor tosió.

Con la esperanza de que el motor sólo estuviera funcionando de forma áspera, al inicio levanté el colectivo ligeramente para ver si tenía potencia utilizable. Este error se debió a una combinación tóxica de sorpresas: confusión y negación. Al no tener respuesta de potencia, de inmediato bajé el colectivo y entré en una autorrotación. Creo que bajé el colectivo en unos 2 segundos, lo cual habría sido un retraso fatal en algunos otros helicópteros. El diseño de Bell del sistema de

rotor de alta inercia del Bell 47 nos salvó la vida. Noté que el control rojo de mezcla se había reducido a medio camino a corte de marcha lenta.

Hice el “flare” sobre el agua y toqué a aproximadamente 15 mph sin tener un impacto perceptible. El helicóptero se volcó quedando boca arriba. La burbuja se rompió y el agua nos inundó. Nos desabrochamos los cinturones de seguridad, salimos a la superficie y nos subimos en el helicóptero volcado. En tres minutos, tres diferentes vecinos llegaron en embarcaciones y nos llevaron a tierra. No estábamos lastimados y creemos que si no nos hubiéramos volcado, habría habido poco o nada de daños.

La primera vez que Carolyn y yo fuimos a la Academia de Bell, nunca habíamos hecho una autorrotación hasta tocar tierra y entendíamos muy poco de lo que se debe hacer cuando no se podía recuperar potencia. Con nuestra capacitación en Bell, ambos teníamos una buena idea de cómo hacer una autorrotación y Carolyn me dijo “flare” en el momento en que hice la maniobra. Varios de nuestros instructores nos dijeron que si alguna vez hacíamos una autorrotación al agua, deberíamos saber que lo más probable es que estaríamos de cabeza ya que la parte de enfrente de los flotadores se meterían al agua por arriba de 5 mph.



John y Carolyn Brantigan

Ya para cuando nuestra ropa estaba seca, hablamos con el Guarda Costas, la oficina local del sheriff y con la FAA, notamos que el helicóptero de King 5 TV de Seattle, estaba dando vueltas arriba de nosotros. Aterrizaron en el campo aéreo Shaw para entrevistarme. Así que encabezé las noticias de Seattle de las 11 P.M. diciendo, “No fue culpa del helicóptero, nosotros hicimos un error tonto.”

No estamos totalmente seguros de qué fue lo que pasó con el control mezclador. Previamente, la palanca estaba tan dura que era muy difícil de mover. Varios meses antes hicimos que el mecánico instalara un cable nuevo. Antes del vuelo del accidente, me alarmaba la facilidad con que se movía la palanca, pero no contemplé que podía vibrar hasta bajarse. Carolyn cree que antes del primer ajuste ella estudió el control redondo, rojo, de mezcla y el control cuadrado negro de calor del carburador y movió el correcto. Ella sabe que en su segundo ajuste tocó el ajuste inferior que era el control de mezcla. Carolyn cree que el control mezclador vibró y se bajó en parte por sí solo. Nosotros no mencionamos esto a la FAA porque no había duda de que el motor se apagó porque ella ajustó el control equivocado. Ambos tuvimos la oportunidad y la obligación de revisar las posiciones de las dos palancas. Dos pilotos profesionales habían volado el Bell 47 con el cable mezclador nuevo y no habían percibido el problema. No era culpa del mecánico. Atribuimos el accidente a error del piloto multiplicado por dos, pero quisiéramos no haber hecho que el control mezclador fuera fácil de mover.

Hicimos algunas cosas bien. Le pusimos flotadores al Bell 47 antes de volarlo sobre el agua. Con flotadores, preferimos volar sobre el agua en lugar de volar sobre las rocas y los árboles de las islas. Estábamos a 100 pies de la playa porque ahí queríamos estar. Estábamos en el lugar correcto en el diagrama de altura velocidad, e hicimos nuestro curso en Bell. Qué bueno que no llevábamos chalecos salvavidas, particularmente esos que se inflan automáticamente cuando tocan el agua.

Hice números. A 60 mph, 300 pies directo hacia abajo se tarda 3.0 segundos. A un ángulo de 45 grados de autorrotación, son 4.3 segundos. El retraso de dos segundos en bajar el colectivo no es una sustracción directa, pero calculo que estuvimos en el aire alrededor de tres segundos una vez que el colectivo estaba abajo. Tal vez no fueron más de diez segundos desde ir en un vuelo normal hasta estar nadando a un lado del helicóptero volcado.

En la Academia de Bell, Carolyn y yo teníamos siempre mucha menos experiencia que los otros estudiantes. La mayoría son pilotos profesionales de helicóptero. A veces me pongo nervioso y no vuelo bien. He volado con cinco o seis de sus instructores. Todos han hecho que Carolyn y yo les debemos la vida a la excelencia del diseño Bell Helicopter y a la excelencia de la instrucción en la Academia de Bell Helicopter. Les damos nuestro sincero agradecimiento y los invitamos a que compartan o publiquen esta carta en cualquier forma para estimular a otros pilotos de helicóptero a participar en sus cursos de entrenamiento.

Hablando de seguridad

Por John Williams • jwilliams2@bellhelicopter.textron.com

Los emisores portátiles de rayos láser: un problema más grave para los helicópteros de lo que usted cree

El artículo de Chuck Angle acerca de los rayos láser, donde describe su experiencia de haber sido deslumbrado con láser, me llevó a buscar más acerca del problema. Después de investigar un poco y de platicar con algunos expertos en el campo, pronto me di cuenta de que la magnitud de este problema es mayor de lo que esperaba. En un comunicado de prensa de la FAA fechado el 19 de enero de 2011 empieza diciendo, “La FAA anunció hoy que en 2010, los reportes en todo el país de rayos láser apuntando a las aeronaves casi fue el doble que en el año anterior, siendo más de 2,800.” Nota del editor: De acuerdo con las fuentes de la FAA, un gran número de reportes fue de helicópteros.

Si cree que esto es particularmente un “problema estadounidense,” no es así. La mayoría de los láseres no son hechos en los Estados Unidos, sino en otros países. Los láseres buenos y malos se pueden comprar y se usan en todo el mundo. Junto con los usuarios legítimos de rayos láser, los delincuentes de toda clase, los traficantes de drogas y los terroristas, tienen acceso fácil por el internet para obtener esta nueva arma si lo desean y usarla contra los que vuelan. Como lo sugiere Chuck Angle, debemos tener un plan.

Para obtener más información acerca de rayos láser vaya a:

- http://www.faa.gov/pilots/safety/pilotsafetybrochures/media/laser_hazards_web.pdf
- http://www.faa.gov/news/press_releases/news_story.cfm?newsId=12298

Para reportar un incidente con rayos láser, vea la Advisory Circular (AC 70-2) “Cómo reportar la iluminación con láser de una aeronave” y llene la forma. O vaya al siguiente enlace de la FAA:

- http://www.faa.gov/regulations_policies/advisory_circulars/index.cfm/go/document.information/documentID/23081

SMS... Simplemente sí

¿Cómo va avanzando su Sistema de Control de Seguridad (Safety Management System o SMS)? La respuesta común es o una mirada en blanco o una mirada de “venado deslumbrado”. Ya para ahorita a la mayoría de las personas en el mundo de la aviación han cuando menos escuchado el término. Más aún especialmente en países donde tener un SMS es obligatorio para poder operar.

El control de seguridad es sólo eso, controlar la seguridad. ¿Por qué es importante tener un plan de seguridad? Véalo de esta forma: si usted fuera el pasajero en un helicóptero, ¿no esperaría que el piloto supiera qué hacer en caso de una emergencia, como por ejemplo una falla de motor? El piloto habría practicado el procedimiento de emergencia una y otra vez hasta que pudiera hacerlo con los ojos cerrados.

Por consiguiente una organización (una operación con helicópteros) no debe esperar hasta que les pase un accidente para decidir qué hacer. Al igual que el piloto, deben tener un procedimiento a seguir en caso de que algo vaya mal. La cantidad de supervisión de gobierno que requiere una operación, por lo general depende de su tamaño. ¿Qué pasa con las operaciones pequeñas, con uno o dos helicópteros; necesitan un SMS? Mi respuesta es: absolutamente sí. Si no tiene un plan acerca de cómo controlar los riesgos o de enfrentar una tragedia, entonces es vulnerable, no importa el tamaño de la empresa.

¿Necesita un SMS para su organización? Puede encontrar la información más reciente en: www.IHST.org bajo la sección “Safety Resources”. El International Helicopter Safety Team (IHST) ha sido la fuerza motora en la industria de los helicópteros para hacer que el plan de control de seguridad esté disponible sin costo alguno.

Sepa qué hacer en el peor de los casos. Mejor aún, establezca un plan para reducir el riesgo. Ese es sólo uno de los beneficios del Sistema de Control de Seguridad.

Una decisión determinante para aterrizar

No deje por completo su capacidad para volar “con las sentaderas”. Con demasiada frecuencia nos volvemos muy dependientes del “proceso” y la tecnología para resolver todos nuestros problemas en el aire. Sin embargo, habrá situaciones en las que la lectura de los instrumentos parecen normales pero usted siente que algo está mal.

Por supuesto no todos los “brincos” indican desastre; si no, nunca llegaría muy lejos en un vuelo. Pero un indicador importante de que puede tener un problema es un ruido inesperado o cualquier cambio significativo en el nivel de vibración del rotor o de la estructura que no estaba ahí al despegar. Es esencial que reconozca cómo son las vibraciones y los sonidos en un vuelo normal por si hay un cambio, pueda hacer una comparación mejor (con lo que siente o con lo que escucha) cuando algo no está bien. El punto es que usted debe conocer bien los sistemas de su helicóptero, pero también debe saber cómo se siente y cómo se oye.

Cuando sucede algo inusual, evalúe con rapidez si el vuelo puede continuar o si debe hacer un aterrizaje inmediato como precaución. Los pilotos estarán de acuerdo en que es mejor tratar de diagnosticar el problema estando en tierra que estando en el aire. Aunque sea inconveniente para ellos, los pasajeros muy probablemente estarían de acuerdo.

La moraleja es “Si tiene dudas... no lo haga”. En otras palabras, no corra riesgos con lo que no conoce. El orgullo no tiene nada que ver con tomar buenas decisiones. Los pilotos buenos, profesionales aterrizarán en lugar de correr el riesgo de tener un accidente. Sólo porque está cerca de

Certificados de Reconocimiento para el Regimiento 10 de Helicópteros de Transporte del Ejército Alemán

un aeropuerto no significa que debe pasar un área abierta, más cercana, para aterrizar. Acuérdesse de los accidentes de los que se ha enterado y de cuántos sucedieron porque el piloto intentó “hacerla hasta el aeropuerto”. Puede ser inconveniente recuperar un helicóptero fuera del aeropuerto, pero un accidente sería mucho más difícil de procesar.

Pionero de seguridad en aviación se jubila

El Jefe de Seguridad de Vuelo, Roy Fox se jubiló de Bell Helicopter después de una larga carrera que abarcó 45 años. Roy fue instrumental para traer un “enfoque de ingeniería” a la investigación de accidentes, el cual influyó a las autoridades de aviación de la industria y del gobierno, en todo el mundo.

En 2005, Roy hizo una publicación, “La historia de la seguridad en helicóptero,” que fue introducida en el International Helicopter Safety Symposium en Montréal, Québec. El documento se convirtió en una de las bases de estudio que dieron las mediciones para el análisis de las causas de accidentes en helicóptero. El International Helicopter Safety Team (I.H.S.T.) fue formado entonces con la meta de reducir los accidentes de helicóptero en un 80% en diez años (2016).

Los planes inmediatos de Roy incluyen la restauración de su Porsche 1956; pero estará cerca para apoyar las iniciativas de seguridad en la aviación en helicópteros, por mucho tiempo.



Arriba: Una formación de pilotos y jefes de tripulación con el Regimiento 10 de Helicópteros de Transporte del Ejército Alemán, donde cada uno recibió un “Certificado de Reconocimiento” por las horas de vuelo en helicópteros Bell y en ceremonias en Fassberg, Germany.

Abajo: Tte. Coronel Bernd Mueller-Keil intercambia certificados por horas de vuelo con el Comandante Coronel Martin Weissenfels. El Regimiento 10 de Helicópteros de Transporte del Ejército Alemán tiene un récord distinguido de servicio en muchos teatros de operación en todo el mundo.



Premios y Reconocimientos



PROGRAMAS DE RECONOCIMIENTOS DE BELL HELICOPTER

Muchos pilotos y operadores de helicópteros Bell han solicitado información sobre los reconocimientos de seguridad y de "wings" que tiene Bell Helicopter y que ellos pueden obtener. Hay dos formas en que los pilotos que vuelan helicópteros Bell pueden obtener reconocimientos. El primero de ellos es el Reconocimiento de Seguridad del Piloto (Pilot Safety Award), que se basa en las horas de vuelo sin accidentes en helicópteros Bell. El segundo es un reconocimiento de "wings" que se basa en las horas de vuelo del piloto en helicópteros Bell. Es posible que un piloto obtenga ambos reconocimientos.

Reconocimiento "Wings" por tiempo de vuelo en un Bell

El segundo reconocimiento es por las horas de vuelo del piloto en helicópteros Bell. La Bell Training Academy otorga este "Certificate of Achievement" y un prendedor de alas para la solapa en los siguientes intervalos de horas de vuelo:

1,000 horas

Prendedor de alas sencillo + certificado

5,000 horas

Prendedor de alas de 5,000 horas + certificado

10,000 horas

Prendedor de alas de 10,000 horas + certificado

15,000 horas

Prendedor de alas de 15,000 horas + certificado

20,000 horas

Prendedor de alas de 20,000 horas + certificado

Ejemplo: Si una persona ha volado 6,500 horas en helicópteros Bell, puede recibir un prendedor de 5,000 horas, aunque el certificado especificará 6,500 horas. Su siguiente oportunidad para obtener un prendedor de mayor nivel de horas será cuando alcance las 10,000 horas.

Para obtener el reconocimiento de horas de vuelo, el piloto (o la compañía) debe proporcionar lo siguiente: Nombre del piloto como quiere que aparezca en el certificado, el tiempo de vuelo en helicópteros Bell, verificado ya sea por el Piloto en Jefe o por un Funcionario de la Compañía. En caso de que un piloto haga la solicitud personalmente,

es necesario que envíe una copia firmada de la página de la bitácora del piloto, en donde se verifica el nivel de horas que se solicita para "wings". Mande por correo regular o electrónico, la información (incluyendo copia de los documentos) a John Williams at: jwilliams2@bellhelicopter.textron.com. Bell Helicopter Textron Inc., John Williams, HELIPROPS Manager, P.O. Box 482, Fort Worth, Texas 76101 USA

Reconocimiento de seguridad del piloto

Es muy raro que se haga un reconocimiento a un piloto individual por volar de forma segura. La mayoría de los pilotos sólo escuchan de los errores que ha cometido otro piloto en un accidente. Bell entrega un certificado (Pilot Safety Award) por las horas voladas en un helicóptero Bell sin sufrir accidentes. Esto puede haberse logrado en un helicóptero comercial o en uno militar. El reconocimiento se da en incrementos de millares de horas para reconocer a aquellos pilotos con una dedicación y una historia probada de volar con seguridad. Para solicitar este certificado de reconocimiento, envíe una carta de solicitud firmada por el Piloto en Jefe, el Presidente de la compañía, el comandante militar u otro individuo que pueda confirmar cuántas horas de vuelo sin accidentes ha realizado usted en helicópteros Bell. Si usted es un piloto / propietario, usted mismo puede firmar la carta. Díganos cómo quiere que aparezca su nombre en el certificado. Si desea incluir un rango militar, debe también indicarlo.

El reconocimiento se hace a través del Departamento de Seguridad de Vuelo de Bell, que es parte del Departamento de Ingeniería de Bell; Richard Wright (rwright@bellhelicopter.textron.com) es el punto de contacto en Bell. Su domicilio es: Bell Helicopter Textron Inc., Attn: Richard Wright, Dept. 9A, Group 59, P.O. Box 482, Fort Worth, TX 76101 USA

El nombre del piloto y las horas de vuelo sin incidentes se publican en la página de internet Flight Safety de Bell. Vaya a la siguiente dirección si desea obtener más información: www.heliprops.com. Siga el enlace al Programa de reconocimiento de seguridad del piloto de Heliprops.

El pasado

El presidente Harry Truman con el fundador de Bell, Lawrence D. Bell, parados junto al Bell experimental Modelo 30, helicóptero 1A. El histórico Modelo 30 está en exhibición en el Centro Steven F. Udvar-Hazy del Smithsonian National Air & Space Museum que está cerca del Aeropuerto Internacional Dulles de Washington.



Viendo hacia adelante

El Bell 407GX tiene una cabina de vidrio (instrumentos de los más avanzados) con mejor seguridad desarrollada por Garmin.



Forma para renovar la suscripción gratuita

Quiero solicitar una suscripción gratuita a HELIPROPS HUMAN A.D.

Quiero renovar mi suscripción gratuita a HELIPROPS HUMAN A.D.

NOMBRE _____

TÍTULO _____

COMPañÍA _____

DOMICILIO _____

CIUDAD/ESTADO/CP/PAÍS _____

ENVÍELA POR CORREO, FAX O EMAIL A: Bell Helicopter Textron Inc., John Williams, HELIPROPS Manager
P.O. Box 482, Fort Worth, Texas 76101 • Fax 817-278-3688 • e-mail: HELIPROPS@bellhelicopter.textron.com

Suscríbese en línea en
www.heliprops.com