|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **NUMERO**  **REPORTE** | **TIPO DE REPORTE** | **FECHA**  **INCIDENTE** | **LUGAR**  **ACCIDENTE/**  **INCIDENTE** | **AREA**  **RESPONSIBLE** | **DESCRIPCION DEL ACCIDENTE/ INCIDENTE** | **PELIGRO** | **CONSECUENCIAS RELACIONADOSCONEL ACCIDENTE/INCIDENTE** | **DEFENSAS ACTUALES PARA MITIGRA EL RIESGO** | **INDICE DEL RIESGO** | **ACCIONES PROPUESTAS PARA REDUCIR EL RIESGO** | **INDICE**  **DEL RIESGO** | **REPORTE EFECTUADO POR** | **ACCION TOMADA** | **OBSERVACIONES** |
| **TOLERABILIDAD** | **TOLERABILIDAD**  **RESPONSABLE** |
| 1 | RESO | 09/01/14 | SARAMIRIZA | OPERACIONES | Zona de Enganche de Carga con obstáculos. Se encuentra lleno de cargas la zona de enganche y helipuerto de Emergencia.  Presenta peligro para la seguridad de la aeronave, personal de tierra y material. | El helicóptero no cuenta con aérea despejada para liberar la carga o aterrizaje de emergencia, poniendo en peligro las operaciones de vuelo | Perdida de la aeronave, perdida de carga, y daños al personal y material. | Despejar la zona de enganche y despejar Helipuerto de Emergencia.  Ordenar y estibar las cargas en otra zona segura para las operaciones | 6 | Reubicar las cargas y dejar libre de obstáculos la zona de Enganche y Helipuerto de Emergencia. | 2 | RANDALL MONTALVAN | Se emitió comunicación al cliente para que despeje zona de enganche y helipuerto de Emergencia.  Cliente comunica que se dejo libre de obstáculos la zona de enganche, y que se cuenta con mayor espacio despajado para las operaciones de vuelo. | Caso cerrado. |
| TOLERABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
| 2 | RESO | 06/02/14 | ESTACION 5 | OPERACIONES | Pérdida de conocimiento en vuelo de Copiloto J. NARRO. | Pérdida de Control de la aeronave.  Manipulación de controles de vuelo accidentalmente – Soltamiento de carga accidental. | No se pudo cumplir con la misión de Transporte de Carga-Línea larga. La aeronave tuvo que retornar a hacia la Estación 5 para aterrizaje de Emergencia. | Se modifica el anexo 9, “HOJAN DE PLANIFICACION Y ANALISIS DE RIESGO” del Manual SMS, para la toma de decisiones del piloto.  Se emitió comunicado a las tripulaciones de vuelo acerca de tener cuidado en sus alimentos y descanso (horas de vuelo). | 8 | Se emitió comunicado a las tripulaciones de vuelo acerca de tener cuidado en sus alimentos y descanso (horas de vuelo),  Antes de iniciar operaciones de vuelo. | 2 | MATTHEW PRACH | Se modifica el anexo 9, “HOJAN DE PLANIFICACION Y ANALISIS DE RIESGO” del Manual SMS, para la toma de decisiones del piloto.  Se Tiene especial cuidado en la alimentación y descanso de las tripulaciones de vuelo | Caso cerrado. |
| TOLERABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
| 3 | RESO | 04/04/14 | TRASLADO DE TARAPOTO HACIA ESTACION 5 (LA VISTA). | OPERACIONES  CLIENTE | Traslado de Tripulaciones de Vuelo por helicóptero MI-17 de Helicóptero Perú, en condiciones inseguras/riesgosas y de baja visibilidad. | Pérdida, colisión de aeronave y pasajeros. | La aeronave no llego a su destino (Estación 5) teniendo que aterrizar en Pozo Fortuna.  Pérdida de tiempo y fatiga de los pasajeros (tripulación de vuelo de relevo de Ecocopter) | Se notificó al cliente Helicóptero Perú, nos remitía el Informe de la Tripulación de Vuelo.  Se solicitó METAR a Torre de Control de Tarapoto y Estación 5 | 5 | Se coordinó con el cliente para que los próximos Pilotos en Comando que tengan que trasladar pasajeros a bordo realicen el vuelo en condiciones meteorológicas visuales seguras, y dando cumplimiento a los dispuesto en las RAP. | 2 | RANDALL MONTALVAN | El cliente dispuso se realicen los vuelos en condiciones meteorológicas seguras, respetando lo dispuesto en las Regulaciones Aeronáuticas. | Caso cerrado. |
|  |  |
| TOLERABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
| 4 | RESO | 15/04/14 | ESTACION 5-  LA VISTA | OPERACIONES  CLIENTE | Falta de personal entrenado para Rescate de personas en caso de accidente aéreo en la Selva.  Falta de material (equipo) para realizar Rescate de personas en caso de accidente aéreo en la selva. | No se puede realizar Rescate aéreo de personas con el helicóptero, porque no se cuenta con equipo ni tampoco con personal entrenado | Incapacidad de la aeronave y de la tripulación para realizar Rescate aéreo en la selva en caso de accidente aéreo. | Todas las tripulaciones de vuelo deberán estar capacitadas y entrenadas en operaciones de Búsqueda y Rescate (SAR) | 8 | Se debe de capacitar y entrenar a todos los miembros de las tripulaciones de vuelo en operaciones de Búsqueda y Rescate (SAR) en la Selva. | 2 | RANDALL MONTALVAN | Se emitió comunicación a la Gerencia de Operaciones para que se capacite y se entrene a todas las tripulaciones de vuelo en Operaciones de Búsqueda y Rescate (SAR) en la Selva.  La Gerencia de Operaciones cumplió con capacitar y entrenar a las tripulaciones de vuelo en operaciones de Búsqueda y Rescate (SAR). | Caso cerrado. |
| TOLERABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
| 5 | RESO | 06/05/14 | ESTACION 5-  LA VISTA | AERONAVEGABILIDAD CONTINUA  ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD | Disminución/descenso de la Temperatura del Aceite del motor Nro. 2, del helicóptero OB-2035P, retornando a Saramiriza y luego a La Vista, para descartar cualquier posible falla. | Perdida de Performance Motor Nro.2 | No se pudo cumplir con la misión de Transporte de Carga-Línea larga. La aeronave tuvo que retornar a hacia la Estación 5 para aterrizaje de Emergencia. | Lista de chequeo de Procedimiento en caso de reportaje | 8 | Se canceló la operación retornando a Base | 2 | RANDALL MONTALVAN | Las acciones tomadas por mantenimiento fue cambiar el bulbo de temperatura del aceite nro.2 con lo cual se corrigió dicho reporte  Los cuales estaban registrados en el AML Nro.379 haciéndose un seguimiento del mismo. | Caso cerrado. |
| TOLERABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
| 6 | RESO | 07/05/14 | ESTACION 5  LA VISTA. | AERONAVEGABILIDAD CONTINUA  ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD | Disminución / caída del Torque N° 1 y EPR N°1, del helicóptero OB-2035P, después del Despegue y en Ascenso para hover, decidiendo aterrizar en el helipuerto para posterior investigación. | Perdida de Performance Motor Nro.1 | Disminución de Torque del motor nro.1 | Se canceló la operación retornando a Base | 8 | Se canceló la operación retornando al campamento | 2 | RANDALL MONTALVAN | Se corrigió la posición del switch y los motores pasaron el chequeo en potencia no encontrándose otro defecto la aeronave entro al servicio sin novedad. | Caso cerrado |
| TOLERABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
|  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **NUMERO**  **REPORTE** | **TIPO DE REPORTE** | **FECHA**  **INCIDENTE** | **LUGAR**  **ACCIDENTE/**  **INCIDENTE** | **AREA**  **RESPONSIBLE** | **DESCRIPCION DEL ACCIDENTE/ INCIDENTE** | **PELIGRO** | **CONSECUENCIAS RELACIONADOSCONEL ACCIDENTE/INCIDENTE** | **DEFENSASACTUALESPARACONTROLARELRIESGO O INDICE DEL RIESGO** | **INDICE DEL RIESGO** | **ACCIONES PROPUESTAS PARA REDUCIR EL RIESGO E INDICE DE RIESGO RESULTANTE** | **INDICE**  **DEL RIESGO** | **REPORTE EFECTUADO POR: /**  **TRIPULACION** | **ACCION TOMADA** | **OBSERVACIONES** |
| **TOLERABILIDAD** | **TOLERABILIDAD**  **RESPONSABLE** |
| 7 | RESO | 30/07/14 | FORTUNA | OPERACIONES | Zona de Enganche de Carga con obstáculos. Se produjo el impacto leve de la carga externa transportada con línea larga contra unas cajas de madera de protección que se encontraban en la plataforma. | La zona de enganche se encontraba muy tugurizada haciendo que no existe el espacio necesario para realizar la maniobra de desenganche de la carga externa. | Perdida de la aeronave, perdida de carga, y daños al personal y material. | La trayectoria de aproximación se encuentra limitada para la maniobra de aterrizaje debido a que la zona quemado de residuos se encuentra en dicha ruta, la cual es una zona restringida al vuelo | 9 | Reubicar las cargas y dejar libre de obstáculos la zona de Enganche y Helipuerto de Emergencia. | 3 | RANDALL MONTALVAN | Se emitió comunicación al cliente para que despeje zona de enganche y helipuerto de Emergencia.  Cliente comunica que se dejó libre de obstáculos la zona de enganche, y que se cuenta con mayor espacio despajado para las operaciones de vuelo. | Caso cerrado. |
| INACEPTABLE | TOLERABLE  EN BASE A MITIGACION |
| 8 | RESO | 21/08/14 | MALVINAS | OPERACIONES  CLIENTE | Helicóptero sobrevuela las instalaciones de almacenes y oficinas de Ecocopter | Sobrevuelo de Helicóptero a una altura de 50 pies | Helicóptero OB-19977 se encontraba en aproximación final al HP NRO.3 cuando sobrevoló la instalación era la primera operación en el aeródromo de Malvinas y para aterrizar en dicho HP el eje de aproximación está muy pegado al HP.4 y a los camper de Ecocopter, se sobrevoló a unos 70 FTS. No conocía la disposición de no sobrevolar las instalaciones de ecocopter | Que los HSE y el personal de Ecocopter de Malvinas continúen muy pendientes de los diferentes peligros que puedan identificar y comunicarlos oportunamente a la gerencia de SMS. | 6 | Se emitió comunicado a las tripulaciones de vuelo acerca de tener cuidado en aproximaciones al dicho HP. | 2 | JOSE  ANTON | La compañía HELINKA mediante memorándum nro.024 comunico a sus tripulaciones aéreas que vuelan en Malvinas que conserven los ejes de aproximación a los helipuertos de manera de no sobrevolar las instalaciones de los HP | Caso cerrado. |
| TOLERABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
| 9 | RESO | 30/08/14 | MALVINAS | AERONAVEGABILIDAD CONTINUA  ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD | Al retorno de la segunda carga del día procedió a aterrizar para efectuar recarga de combustible en el HPnro.4 de Malvinas, estando en tierra el crew chief comunico que apagaran los motores debido a una fuga de aceite del motor nro.1 | Pérdida, de aeronave y tripulación | La aeronave no llego a su destino (Estación 5) teniendo que aterrizar en Pozo Fortuna.  Pérdida de tiempo y fatiga de los pasajeros (tripulación de vuelo de relevo de Ecocopter) | Se notificó al cliente Helicóptero Perú, nos remitía el Informe de la Tripulación de Vuelo.  Se solicitó METAR a Torre de Control de Tarapoto y Estación 5 | 10 | Se realizó la verificación de la fre-turbane y demás componentes después de que se observó que emanaba humo blanco por el cono de escape done se pudo visualizar la fuga de aceite | 2 | RANDALL MONTALVAN | .Se procedió al cambio de la FREE TURBINE según manual de mantenimiento | Caso cerrado. |
|  |  |
| TOLERABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
| 10 | RESO | 29/08/14 | WANDARI | ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD | Cambio del motor nro.2 y cambio del sello del motor nro. 1 del helicóptero OB-2082, sin estar habilitados en la lista de capacidades de la OMA No. 075 | Falta de sustentación de los 4 pilares para realizar el cambio de motores | El cambio de motor nro.2 se comprobó que dicho motor no desarrollaba el 100% de Potencia y el cambio de sellos del motor nro.1 se detectó una fuga fuera de límites, quedando fuera de servicio | Al hacer una evaluación de la circunstancia considero que contaba con los requisitos básicos de mantenimiento como son personal,herramientas,data, y infraestructura | 14 | Cuando se presente casos similares, informar por el medio más rápido a las gerencias que están involucradas, con la finalidad que el sistema ECOCOPTER informe integralmente a la DGAC. y/o entidades comprometidas | 2 | CESAR VALLE | Se solicitó por única vez para realizar la verificación y certificación de los trabajos efectuados, la cual fue autorizada en el Oficio Nro. 1089-2014- MTC/12.04 AIR | Caso cerrado. |
| TOLERABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
| 11 | RESO | 17/09/14 | MALVINAS | OPERACIONES | La aeronave súbitamente presento un descenso vertical debido a la presencia de una ráfaga de viento de cola, y como consecuencia del súbito descenso ocasiono que el skid de carga externa suspendido en la línea larga roce y desprenda una rama pequeña de la copa de uno de los arboles cercanos al área desprenda una rama pequeña de la copa de un de los arboles cercanos al área de descarga | . Eje de aproximación final hacia helipuerto arboles de gran altura | . En la zona de desenganche de carga externa se verifico que los arboles ubicados en el eje de aproximación ESTE tiene una altura de 70 mts. Aproximadamente. | Reforzar la instrucción de las tripulaciones en campo respecto a los procedimientos utilizados durante la maniobra de aproximación final con carga externa y línea larga | 12 | Solicitar a Pluspetrol que antes de entrar a operar en una locación nueva se realice el análisis de riesgo operacional | 2 | CARLOS  VALENCIA | Las zonas de trabajo de carga externa deben tener suficiente especio para realizar las maniobras de enganche y desenganche de carga, | Caso cerrado |
| TOLERABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
| 12 | RESO | 26/09/14 | WANDARI | OPERACIIONES | Ingreso un vuelo de BELL con carga externa-Portakamp de la empresa petrex con vuelo muy bajo pasando la carga entre la vegetación, poniendo en riesgo las vidas de personas y de los equipos | Vuelo con carga externa muy bajo | En aproximación final al PAD A, luego de un vuelo de 35 minutos llevando un portakamp en la línea larga | Que el personal de ECOCOPTER continúe muy pendiente de los diferentes peligros que puedan identificar y comunicarlos oportunamente | 5 | Se entrevistó a la tripulación y manifestaron que su patrón de ingreso y aproximación la realizaron de acuerdo a lo establecido | 2 | RANDALL MONTALVAN | Se conversó con la tripulación de vuelo con la finalidad de recordarles que los procedimientos deben ser aplicados en todo momento, lo que permitirá garantizar una adecuada seguridad operacional. | Caso cerrado |
|  |  |
| TOLERABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **NUMERO**  **REPORTE** | **TIPO DE REPORTE** | **FECHA**  **INCIDENTE** | **LUGAR**  **ACCIDENTE/**  **INCIDENTE** | **AREA**  **RESPONSIBLE** | **DESCRIPCION DEL ACCIDENTE/ INCIDENTE** | **PELIGRO** | **CONSECUENCIAS RELACIONADOSCONEL ACCIDENTE/INCIDENTE** | **DEFENSASACTUALESPARACONTROLARELRIESGO O INDICE DEL RIESGO** | **INDICE DEL RIESGO** | **ACCIONES PROPUESTAS PARA REDUCIR EL RIESGO E INDICE DE RIESGO RESULTANTE** | **INDICE**  **DEL RIESGO** | **REPORTE EFECTUADO POR: /**  **TRIPULACION** | **ACCION TOMADA** | **OBSERVACIONES** |
| **TOLERABILIDAD** | **TOLERABILIDAD**  **RESPONSABLE** |
| 13 | RESO | 08/10/14 | QUINCEMIL | AERONAVEGABILIDAD CONTINUA  ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD. | Efectuando izaje de carga externa en zona de enganche ECHO del campamento de Hunt en Quincemil (Cuzco), se le cayó uno de los faros de luz de aterrizaje, no hubo daños personales ni materiales. | Caída uno de los faros de luz de aterrizaje | Perdida de un faro del Helo, perdida de carga, y daños al personal y material. | que las inspecciones de pre-vuelo y post-vuelo sean realizadas con mayor minuciosidad con la finalidad de evitar este tipo de anomalías | 6 | . Que la gerencia de aeronavegabilidad  Continua haga llegar un documento al OMAE indicándoles que las inspecciones de pre-vuelo y post-vuelo sean realizadas con mayor minuciosidad con la finalidad de evitar este tipo de anomalías | 2 | RANDALL MONTALVAN | .Remplazo de partes para poner operativo el helicóptero | Caso cerrado. |
| ACEPTABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
| 14 | RESO | 19/1014 | WANDARI | AERONAVEGABILIDAD CONTINUA  ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD. | Por información confidencial se tuvo conocimiento del impacto de una pala del rotor principal del helicóptero OB-2082 con una escalera estacionada en la plataforma del helicóptero asignado a dicha aeronave, el helo se encontraba estacionado, con los motores pagados (post-vuelo) | Impacto contra la escalera de trabajo a una pala del helicóptero(Post-vuelo) | Un fuerte viento movió las palas del rotor principal,ocasinando daños leves a una de ellas, la pala fue movida bruscamente por el viento la cual impacto contra la escalera de trabajo que estaba siendo usada en la inspección del post-vuelo que se encontraba en proceso | Las gerencias involucrada debe comunicar, por medio más eficaz, a las gerencias comprometidas | 9 | Cuando se presenten situaciones similares, la gerencia involucrada debe comunicar, por medio más eficaz, a las gerencias comprometidas para que en forma integral se comunique dicha situación a la autoridad aeronáutica o a quien corresponda | 2 | CESAR  VALLE | Se solicitó autorización por única vez para realizar el trabajo el cual fue autorizado y se reparó la pala dañada | Caso cerrado. |
| ACEPTABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
| 15 | RESO | 20/10/14 | CASHIRARI | OPERACIONES | Llevando en línea larga material de izaje necesario para transportar un Bocat ,el jefe de cargo master se percató que uno de los tensores (señoritas) centrales no se encontraba enroscado al conjunto integral de la pieza ;dicha situación fue comunicada al piloto y al crew chief | Caída de uno de los tensores (señoritas) | Caída de uno de los tensores (señoritas) a la cual no se encontraba enroscado al conjunto integral de la pieza | Reforzar las habilidades de los Pilotos al Mando que operan en Malvinas en los conceptos de seguridad operacional y gestión de riesgos | 14 | Comunicar las habilidades de las tripulaciones que operan en Malvinas en seguridad operacional y gestión de riesgos | 2 | JOSE  ANTON | Continuar con una permanente supervisión y control de las operaciones, a fin de reducir al mínimo los riesgos asociados a esta actividad. | Caso cerrado. |
|  |  |
| ACEPTABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
| 16 | RESO | 23/10/14 | WANDARI | AERONAVEGABILIDAD CONTINUA  ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD. | En el ascenso inicial la indicación de revoluciones del motor nro.2 cayó a cero | Eje del N2 speed monitor del motor nro.2 estaba roto | Durante la operación de la aeronave N2 del motor Nro.2 cayó a cero ocurrida en la fase de ascenso. | Retorno al campamento Base de operación por falta de indicación ,se procedió a reemplazar el eje roto por uno overhauleado | 8 | La gerencia de aeronavegabilidad continua debe seguir programando en forma oportuna, el cumplimiento de los boletines de servicios, directivas de aeronavegabilidad ,así como el cumplimiento del programa de mantenimiento | 2 | FRANCISCO  WICOX | Se reemplazó el componente (eje del generador tacómetro) por uno overhauleado | Caso cerrado. |
| ACEPTABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
| 17 | RESO | 28/10/14 | WANDARI | SALUD OCUPACIONAL  CLIENTE | Aparecieron ronchas con el diagnostico de a carosis | Fuerte infestación de escabiosas | Infestación de escabiosis | Se realizó un examen médico de KOH para descartar escabiosis | 10 | Se realizó un examen médico a la tripulación en la clínica MAC | 2 | JUAN  LOPEZ | No se encontró pacientes con escaabiosis que fue el motivo de las consultas | Caso cerrado. |
| ACEPTABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
| 18 | RESO | 06/11/14 | ISCOZACIN | AERONAVEGABILIDAD CONTINUA  ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD. | Durante la inspección de mantenimiento del pre-vuelo se encontró una rajadura en la estructura del fuselaje del HELICOPTERO C-GKTL quedando la aeronave Inoperativa | Rajadura en la estructura del fuselaje | En el Pre-vuelo el mecánico encontró una rajadura en la estructura del fuselaje cuando tenía 12,535.5 horas de vuelo poniéndose la aeronave en condición inoperativa | La gerencia de aeronavegabilidad continua debe seguir programando en forma oportuna el cumplimiento de los boletines de servicio, las directivas de aeronavegabilidad, | 14 | La gerencia de aeronavegabilidad dará cumplimiento del programa del mantenimiento del helicóptero S64F | 2 | DINO  REVOLO | Se reemplazó el forward extrusión P/N 205-030-710-1085, registrando los trabajos en el JLB Nro. 1315 | Caso cerrado |
|  |  |
| ACEPTABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **NUMERO**  **REPORTE** | **TIPO DE REPORTE** | **FECHA**  **INCIDENTE** | **LUGAR**  **ACCIDENTE/**  **INCIDENTE** | **AREA**  **RESPONSIBLE** | **DESCRIPCION DEL ACCIDENTE/ INCIDENTE** | **PELIGRO** | **CONSECUENCIAS RELACIONADOSCONEL ACCIDENTE/INCIDENTE** | **DEFENSASACTUALESPARACONTROLARELRIESGO O INDICE DEL RIESGO** | **INDICE DEL RIESGO** | **ACCIONES PROPUESTAS PARA REDUCIR EL RIESGO E INDICE DE RIESGO RESULTANTE** | **INDICE**  **DEL RIESGO** | **REPORTE EFECTUADO POR: /**  **TRIPULACION** | **ACCION TOMADA** | **OBSERVACIONES** |
| **TOLERABILIDAD** | **TOLERABILIDAD**  **RESPONSABLE** |
| 19 | RESO | 16/11/14 | WANDARI | AERONAVEGABILIDAD CONTINUA  ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD.  . | Durante el cumplimiento del boletín de servicio 64F20-1, en el helicóptero OB-2081 que se encontraba en el HP-3 del campamento Wandari, el mecánico del helicóptero se percató de una rajadura en el Fitting N/P 6420-66344-101 del soporte de la caja de engranajes del rotor de cola, situación que puso inoperativa a la aeronave | Rajadura en el Fitting N/P 6420-66344-101 del soporte de la caja de engranajes del rotor de cola | Durante el cumplimiento del boletín de servicio 64F20-1, en el helicóptero OB-2081 | La gerencia de aeronavegabilidad continua debe seguir programando en forma oportuna, el cumplimiento de los boletines de servicio, | 14 | La gerencia de aeronavegabilidad dará el l cumplimiento del programa del mantenimiento del helicóptero | 2 | RICHARD  HUGHES | Se reemplazó el fitting support bajo la solicitud de servicio ecocopter 058-2014 | Caso cerrado. |
| ACEPTABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
| 20 | RESO | 17/11/14 | MALVINAS | AERONAVEGABILIDAD CONTINUA  ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD. | Después de salir de PAG B nos dimos cuenta de unas gotas de aceite en la parte frontal del parabrisas del helicóptero, estábamos a solo 5 minutos de Malvinas, pero 18 minutos para completar la misión de carga n o podíamos confirmar por donde era la fuga de aceite. | Fuga de aceite en el helicóptero OB-1996P | unas gotas de aceite en la parte frontal del parabrisas del helicóptero, | La gerencia de aeronavegabilidad continua debe seguir programando en forma oportuna, el cumplimiento de los boletines de servicio, | 10 | La gerencia de aeronavegabilidad dará el l cumplimiento del programa del mantenimiento del helicóptero | 2 | CHRIS  MORRISON | Se realizó el cambio de la parte afectada, la cual fue verificada por el crew chief. | Caso cerrado |
| ACEPTABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
| 21 | RESO | 26/11/14 | ISCOZACION | AERONAVEGABILIDAD CONTINUA  ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD. | El piloto al mando observo que el indicador de presión de aceite de la caja combinada del helicóptero C-FPMR (B212) indicaba baja presión; el copiloto al efectuar el chequeo detecto que había saltado el rompe circuito correspondiente, reposiciono el rompe circuito y volvió a saltar, El piloto al mando, de acuerdo a lo estipulado en la lista de chequeo, procedió a aterrizar 1.5 millas antes de llegar a la locación. | Indicador de presión de aceite de la caja combinada indicaba baja presión. | el chequeo detecto que había saltado el rompe circuito correspondiente, reposiciono el rompe circuito y volvió a saltar | La gerencia de aeronavegabilidad continua debe seguir programando en forma oportuna, el cumplimiento de los boletines de servicio, | 8 | las gerencia de aeronavegabilidad, dará cumplimiento al programa del mantenimiento del helicóptero | 2 | ERNESTO  ORTIZ | Se reemplazó el transmisor de presión de aceite de la caja combinada y se colocó el transmisor, se efectuó una prueba funcional y chequeo por fugas, retornando luego la aeronave al servicio. | Caso cerrado |
|  |  |
| ACEPTABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |
| 22 | RESO | 27/11/14 | MALVINAS | OPERACIONES | Dejando una carga en la locación pagoreni B, se produjo un toque de carga con el container de testing que se traía desde mipaya, el cargo master Luis Rengifo comunico dicho suceso vía radio cuando abandonamos dicha locación | Incidente leve por razonamiento de un conteiner izado con línea larga | El piloto realiza la aproximación final, en ese instante el cargo master le comunica al piloto al mando la altura de carga y que descienda lentamente, hasta indicar carga en tierra, en ese instante, la carga se suspende del piso unos 15 cm. Aprox. Y se mueve longitudinalmente unos 4 mts, rozando el portakabin contra un tubo metálico que se encontraba en el piso | Reforzar la destreza de los supervisores de la zona de enganche/desenganche, asimismo las habilidades de los cargo master | 8 | Los supervisores de HSE de Ecocopter entren a locaciones y ayuden a los cargo master a identificar oportunamente los peligros, | 2 | RANDALL MONTALVAN | Se coordinó con PlusPetrol para que el ingreso sea continuo y efectivo de los supervisores del HSE.aprobando cada 15 días | Caso cerrado |
| ACEPTABLE  EN BASE A MITIGACION | ACEPTABLE |