

LOCALIZACIÓN

Fecha: **13 NOV 2000** Hora local: **14:15** Provincia: **SEVILLA**
 Lugar del suceso: **AERÓDROMO DE LA JULIANA**

AERONAVE

Matrícula: **EC-HBQ** Año: **1987** Categ. / peso: **De 2.251 a 5.700 Kg.**
 Marca y modelo: **AGUSTA A-109-A II**
 Motores: Núm.: **2** Marca/modelo: **ALLISON 250-C20R/1**

TRIPULACIÓN

Piloto al mando (licencia): **PILOTO COMERCIAL HELICOPTERO**
 Edad: **43** Total horas de vuelo: **2864**

DAÑOS / LESIONES

Daños a la aeronave: MENORES Otros daños: NINGUNO	Lesiones a personas:			
		Muertos	Graves	Leves Ilesos
	Tripulación			2
	Pasajeros			
	Otros			

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación: **AVIACIÓN GENERAL – INSTRUCCIÓN – VERIFICACIÓN**
 Fase de operación: **ATERRIZAJE**
 Tipo de suceso: **PÉRDIDA DE CONTROL**

1.- DESCRIPCIÓN DEL SUCESO

La aeronave despegó a las 13:30, hora local, del helipuerto de la Isla de la Cartuja para realizar un vuelo de verificación de competencia. Se dirigió al aeródromo de La Juliana, con el piloto y un instructor a bordo, para realizar un repaso de actuaciones en distintos tipos de emergencias en vuelo.

Cuando realizaba una maniobra de autorrotación, la aeronave impactó momentáneamente contra el suelo con el tren trasero y con el empenaje del estabilizador de cola, quedando de nuevo en el aire. La aeronave fue mantenida en estacionario durante unos minutos, durante los cuales la tripulación comprobó la ausencia de vibraciones y de daños en los mandos de vuelo. Tras ello, y a causa de los daños que suponían que tenía el tren, decidieron regresar al helipuerto de la Isla de la Cartuja. Al llegar a este lugar, el personal de tierra observó daños en el tren, por lo que la aeronave aterrizó sobre unos neumáticos.

La aeronave sufrió daños en el tren y en la estructura de cola.

Los ocupantes resultaron ilesos.

2.- INVESTIGACIÓN

De la declaración del piloto se obtiene la siguiente información:

Después de realizar una serie de maniobras de autorrotación en las que se entraba a pista con velocidad, procedieron a efectuar otras en las que el objetivo era conseguir la llegada a un punto, o zona más concreta, en autorrotación y con la menor velocidad posible.

En la tercera maniobra de este tipo, se realizó la recogida y se inició el descenso a pista con poca velocidad. Al actuar sobre el mando de paso colectivo, se observó un régimen excesivo de caída, por lo que decidieron salir de la maniobra. Pese a ello, y ya con la aeronave nivelada, ésta impactó contra el suelo con el tren posterior y con la cola.

3.- CONCLUSIONES

La causa más probable del incidente fue que se aumentó el paso colectivo a mayor altura sobre el terreno de la adecuada y posiblemente en mayor medida de lo necesario. El aumento de paso colectivo ocasionó un aumento de resistencia del rotor principal, que no fue suficientemente compensado por un aumento del par del motor. Se produjo a continuación una caída de las revoluciones del rotor principal con la consiguiente pérdida de sustentación del mismo. Esto último ocasionó un régimen de descenso excesivo que no pudo ser recuperado antes del impacto con el terreno.