

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Miércoles, 6 de agosto de 2003; 20:50 h local
Lugar	Garganta de la Olla (Cáceres)

AERONAVE

Matrícula	D-HALT
Tipo y modelo	BEEL 206 L3
Explotador	Helicópteros del Sureste, S. A.

Motores

Tipo y modelo	ALLISON 250-C30P
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	34 años
Licencia	Piloto comercial de helicópteros
Total horas de vuelo	3.192:00 h
Horas de vuelo en el tipo	634:20 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			6
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación gral. – Comercial – Lucha contraincendios
Fase del vuelo	Maniobrando – Vuelo a baja altura

INFORME

Fecha de aprobación	23 de noviembre de 2005
---------------------	--------------------------------

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

El helicóptero aterrizó en la cima de una loma, en la sierra de Tormantos. Tras embarcar a 6 bomberos forestales despegó y cuando ya había rebasado el metro de altura sobre el suelo, el helicóptero inició un giro hacia la derecha de manera continuada, descendiendo la aeronave y tras el tercer giro impactó contra el suelo.

El piloto tenía una licencia de piloto comercial de helicóptero, con habilitación de tipo Bell-206 y validez hasta el 19-10-2003.

La información meteorológica aportada por el piloto, para una altitud de 5.000 ft era de viento del norte y una temperatura de 25 °C.

El peso de la aeronave en el momento del despegue era de 3.800 lb.

El piloto declaró que al despegar desde el suelo, una vez embarcado a los 6 componentes de la cuadrilla de extinción de incendios, un repentino e imprevisible golpe de viento en cola (contrario a la dirección de viento dominante, que era en cara) hizo girar la aeronave hacia la derecha de manera continuada e indeseada.

La aeronave comenzó un descenso mientras continuaba girando hacia la derecha durante tres vueltas, hasta impactar contra el suelo.



Los datos permiten suponer que se produjo un fenómeno de guiñada inadvertida hacia la derecha por pérdida de efectividad del rotor de cola (LTE).

El viento en cola es uno de los factores conocidos que pueden iniciar un lento giro hacia la derecha y también puede hacerlo hacia la izquierda, dependiendo de la incidencia del viento en el helicóptero. La característica principal de este viento es que actúa como un acelerador del régimen de la guiñada.

Si se produce súbitamente una guiñada hacia la derecha se recomienda actuar:

1. Aplicando pedal izquierdo hasta el fondo.
2. Aplicando cíclico hacia delante
3. Si la altitud lo permite, reduciendo potencia.

El volar con pesos grandes, en altitudes de densidad alta y con velocidades indicadas por debajo de la velocidad de 30 kt, son factores que favorecen el inicio de la pérdida de efectividad del rotor de cola.

El helicóptero se encontraba iniciando el despegue por lo que su velocidad estaba dentro del rango de baja velocidad, entre estacionario y 30 kt. En esta situación un viento en cola pudo haber iniciado el giro de la guiñada hacia la derecha, acelerando su velocidad de giro hasta hacer incontrolable el helicóptero que impactó contra el suelo.

Debido a la importancia que las guiñadas inadvertidas o pérdida de efectividad del rotor de cola, tienen como factor contribuyente en diversos accidentes es importante el conocimiento de las circunstancias que favorecen su inicio, la forma de prevenirlas y como debe reaccionar un piloto si la guiñada se ha iniciado.