

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Lunes, 27 de diciembre de 2004; 10:15 h
Lugar	Término municipal de Las Herrerías (Almería)

AERONAVE

Matrícula	EC-GNQ
Tipo y modelo	BELL 206B
Explotador	Rotorsun, S. L.

Motores

Tipo y modelo	ALLISON 250-C20J
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	42 años
Licencia	Piloto comercial de helicóptero
Total horas de vuelo	2.668 h
Horas de vuelo en el tipo	1.016 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Destruida
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación gral. – Instruc. – Comercial – Aplic. aéreas
Fase del vuelo	Maniobrando – Vuelo a poca altura

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

El helicóptero Bell 206B, matrícula EC-GNQ, despegó el día 27 de diciembre de 2004 de la base que la compañía tiene situada a 12 millas de la finca donde se iba a realizar el trabajo agrícola de tratamiento aéreo. Las condiciones meteorológicas, según declaración del piloto, eran óptimas para la operación. El terreno estaba cultivado de lechugas y era llano, y la operación presentaba la dificultad de un tendido eléctrico con una distancia entre postes de unos 150 m. El suceso sobrevino cuando, en la segunda pasada de la mañana y al aproximarse al tendido, la aeronave descendió hasta tocar el suelo. Las huellas sobre el terreno mostraban que en primer lugar rozó con el patín izquierdo y, cuando apoyó el patín derecho, la aeronave inmediatamente volcó, girando en el suelo hasta quedar apoyada sobre su costado izquierdo.

El piloto resultó ileso y pudo evacuar la aeronave por sus propios medios.

La aeronave resultó destruida por el impacto, resultando imposible su recuperación.

1.2. Información sobre la tripulación

El día del accidente el piloto se había incorporado tras un periodo de descanso de diez días. El campo donde aplicaba el producto era conocido por él de anteriores ocasiones.

1.3. Información sobre la aeronave

La aeronave disponía de un certificado de aeronavegabilidad especial restringido en vigor para la realización de trabajos aéreos, con un equipo de fumigación instalado de acuerdo con el certificado de tipo suplementario expedido por la Federal Aviation Administration (FAA) de Estados Unidos con el n.º SH848NW.

1.4. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

El primer contacto con el terreno se produjo con el esquí izquierdo, que dejó un trazo rectilíneo sobre los surcos del cultivo y acabó por desviarse hacia la izquierda. La huella del esquí derecho apareció al final de la trayectoria. Estas huellas finalizaban con los extremos delanteros de los esquís hundidos en el terreno. La longitud de las huellas era de unos 20 m aproximadamente.

A continuación, aparecía restos de fuselaje de color azul, marcas producidas con la parte frontal inferior del helicóptero al volcar.



El vuelco, como se indicó anteriormente, se produjo inmediatamente después de perder los extremos de los esquís. La pértiga de fumigación del lado izquierdo quedó hacia atrás, al ser la que tocó en el suelo en primer lugar, y la del lado derecho quedó hacia delante.

Las palas del rotor principal seccionaron el cono de cola. Otras piezas del helicóptero, como parte de la turbina y accesorios del motor, se desprendieron, quedando situados a una cierta distancia de los restos principales



El ángulo formado por la trayectoria que seguía la aeronave en vuelo antes del accidente y el tendido eléctrico era de aproximadamente 50° .

1.5. Declaración del piloto

Se mantuvo una entrevista con el piloto al objeto de conocer los detalles de la operación y el modo en que transcurrieron los hechos. Los datos sobre la carga indicaban que la cantidad de producto era de 300 litros y había 20 galones (75 litros) de combustible.

La velocidad con la que se efectuaban las pasadas sobre el campo era de unos 40 kt y la altura a la que se realizaban sobre el suelo, de 1,5 m. Para rebasar el tendido, el piloto descendió a 1 m del suelo. El piloto manifestó igualmente que el cruce del tendido se produjo próximo al punto donde altura de la catenaria es menor, en el punto medio del vano entre apoyos, lo que, según su apreciación, pudo haberle hecho fijar más su atención en la línea que en la separación que mantenía del suelo.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

De los datos recopilados se deduce que el contacto con el suelo del helicóptero se produjo, en primer lugar, con el esquí del lado izquierdo en el momento en el que el pilo-

to intentaba librar por debajo la línea eléctrica. Ello provocó el desequilibrio del helicóptero y, teniendo en cuenta que la velocidad de vuelo era de unos 40 nudos, el piloto no pudo disponer de tiempo suficiente para recuperar el control de la aeronave, bien tratando de ascender o de tomar tierra con seguridad.

El contacto con el terreno cabría explicarlo como consecuencia de un descenso excesivo en el momento de acercarse a la vertical del tendido eléctrico. Ese descenso se produjo por el intento de rebasar los cables en el punto en el que el margen de libramiento de obstáculos del helicóptero era menor, dado que coincidía con la mitad del vano del tendido, lo que pudo desviar la atención del piloto hacia el mantenimiento de la separación con los cables, descuidando la separación con el terreno.