

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Viernes, 16 de enero de 2009; 11:30 h local¹
Lugar	Cuevas de Almanzora (Almería)

AERONAVE

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

Motores

Tipo y modelo	ALLISON 250-C20
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	50 años
Licencia	Piloto comercial de helicóptero CPL(H)
Total horas de vuelo	3.000 h
Horas de vuelo en el tipo	1.200 h

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Trabajos aéreos – Comercial – Agricultura
Fase del vuelo	Operación a baja altura

INFORME

Fecha de aprobación	25 de marzo de 2009
---------------------	----------------------------

¹ La referencia horaria es la hora local. La hora UTC se halla restando una unidad.

CIRCUNSTANCIAS DEL ACCIDENTE

El helicóptero Bell 206-B de matrícula EC-FHX estaba realizando trabajos de fumigación en una finca situada en el término municipal de Cuevas de Almanzora (Almería). Según declaró el piloto, había realizado un primer vuelo, y al despegar para realizar el segundo vuelo, cuando estaba a una altura de 2 m sobre el suelo y a 30 m de distancia del punto de carga, una de las lonas de plástico que se utilizan para tapar los cultivos se elevó impulsada por el flujo del rotor y se arrolló alrededor del mástil del rotor principal, obturando la admisión de aire y provocando una parada de motor y la caída de la aeronave, que realizó una toma dura.

El piloto resultó ileso y abandonó la aeronave por su propio pie. El helicóptero resultó con daños importantes en el rotor principal y en el tren de aterrizaje, sufriendo además la rotura del eje de transmisión al rotor trasero por impacto de una de las palas con el cono de cola.

En el manual de operaciones de la compañía se describe detalladamente la manera de realizar las operaciones agroforestales distinguiendo entre tratamientos en grandes zonas y en fincas pequeñas (aisladas o en grupo). También incluye la posibilidad de utilizar personal de apoyo en tierra, pero no establece cuáles son los trabajos concretos en los que eventualmente pudieran ser necesarios.



Figura 1. Fotografía de la aeronave

Durante la investigación se constató que la experiencia del piloto en este tipo de operaciones era dilatada, y que difícilmente se hubiera podido prever que el flujo del rotor iba a levantar una lona que en apariencia estaba doblada y sujeta con pesos encima de la misma manera que estaban el resto de las lonas. Parece aconsejable al realizar labores de este tipo, que se haga un reconocimiento exhaustivo del terreno por parte de la tripulación o por parte de personal de apoyo en tierra para evitar la posibilidad de que algún objeto resulte afectado por el flujo del rotor, y que ello sea recogido en el Manual de Operaciones de la compañía.

