

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE **A**CCIDENTES
E **I**NCIDENTES DE
AVIACIÓN **C**IVIL

Declaración provisional A-019/2011

Accidente ocurrido a la aeronave
PZL W-3A, PZL W-3AS,
matrícula SP-SUI, operado por
la compañía LPU Heliseco sp.
z o.o., el 18 de junio de 2011,
en el municipio de Tabuyo
del Monte (León, España)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Informe preliminar

A-019/2011

**Accidente ocurrido a la aeronave PZL W-3A,
PZL W-3AS, matrícula SP-SUI, operado por la
compañía LPU Heliseco sp. z o.o., el 18 de junio
de 2011, en el municipio de Tabuyo del Monte
(León, España)**



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES E INCIDENTES
DE AVIACIÓN CIVIL

Edita: Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento ©

NIPO: 161-12-065-8

Diseño y maquetación: Phoenix comunicación gráfica, S. L.

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

Tel.: +34 91 597 89 63
Fax: +34 91 463 55 35

E-mail: ciaiac@fomento.es
<http://www.ciaiac.es>

C/ Fruela, 6
28011 Madrid (España)

Advertencia

El presente documento constituye la declaración provisional contemplada en el artículo 16.7 del Reglamento (UE) n.º 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, así como en el párrafo 6.6 del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional. La declaración recoge los pormenores del progreso de la investigación y las cuestiones de seguridad operacional más importantes que se han suscitado hasta el momento. La información que se aporta es susceptible de poder variarse a medida que la investigación avance.

De conformidad con lo señalado en el Reglamento (UE) n.º 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo y en el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, la investigación tiene carácter exclusivamente técnico, sin que se haya dirigido a la determinación ni establecimiento de culpa o responsabilidad alguna. La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objeto fundamental que la prevención de los futuros accidentes.

Consecuentemente, el uso que se haga de esta información para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.

Abreviaturas

ATPL(H)	Piloto de Transporte de Línea Aérea (Helicóptero)
CPL(H)	Licencia de piloto comercial (Helicóptero)
h	Hora(s)
JAR-OPS	Requisitos conjuntos de aviación-operaciones
TQ1	Par en el motor número uno
TQ2	Par en el motor número dos
GPS	Sistema de posicionamiento global (Global Positioning System)
s	Segundo

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Sábado, 18 de junio de 2011; 17:05 h local
Lugar	Tabuyo del Monte (León)

AERONAVE

Matrícula	SP-SUI
Tipo y modelo	PZL W-3A, PZL W-3AS
Explotador	LPU Heliseco sp. z o.o.

Motores

Tipo y modelo	PZL-10W
Número	2

TRIPULACIÓN

	Piloto al mando	Copiloto
Edad	52 años	38 años
Licencia	ATPL(H)	CPL(H)
Total horas de vuelo	7.075 horas	859 horas
Horas de vuelo en el tipo	1.700 horas	622 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			2
Pasajeros			9
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Destruida
Otros daños	Árboles en torno a los restos

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Trabajos aéreos – Comercial – Entrenamiento
Fase del vuelo	Despegue – Ascenso inicial

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	3 de mayo de 2012
---------------------	--------------------------

1. RESUMEN DEL SUCESO

El día 18 de junio de 2011, a las 17:05 hora local, la aeronave PZL W-3A, PZL W-3AS, matrícula SP-SUI, despegó del helipuerto de la base de extinción de incendios de Tabuyo del Monte (León), y durante la maniobra de ascenso inicial se produjo un descenso brusco de par (TQ1) del motor número uno¹. En esta situación, la tripulación de vuelo decidió volver a la base. Debido a la pérdida de altura que se fue produciendo durante el resto del vuelo y a los obstáculos encontrados, la aeronave no alcanzó su destino, y finalmente cayó sobre una zona arbolada.

El vuelo estaba programado dentro de las prácticas de formación de las brigadas de extinción de incendios de la base. A bordo de la aeronave iban dos pilotos, habilitados para la operación, y nueve bomberos encabezados por un jefe de brigada. Todos ellos resultaron ilesos o con leves contusiones.

2. INVESTIGACIÓN

Se ha comprobado que la aeronave había sido mantenida conforme al programa de mantenimiento aprobado y mantenía su certificado de aeronavegabilidad en vigor. Por su parte, la tripulación mantenía su licencia en vigor y estaba cualificada para el vuelo.

La aeronave registraba un total de 3.076 h de vuelo y la última tarea de mantenimiento efectuada consistió en las revisiones periódicas de 25, 50, 100 y 300 horas, efectuadas simultáneamente, que finalizaron unos días antes. Desde entonces había volado 3 horas.

La aeronave estaba equipada con registradores de datos de vuelo y de voz. Su contenido ha podido ser recuperado y validado para la investigación. Asimismo, se ha dispuesto de datos GPS del vuelo.

Respecto al registrador de datos de vuelo, éste confirmó que en torno a los 22 s de iniciado el ascenso se produjo un rápido descenso del par TQ1, al que se añadió una reducción de las vueltas del compresor, aunque más lentamente. Este hecho produjo que los automatismos de sincronización de potencia incrementaran el par del motor número dos (TQ2), cuyos valores se mantuvieron durante el resto del vuelo.

La información del registrador de voz junto con los datos de posicionamiento procedentes del GPS han permitido reconstruir la trayectoria del vuelo y las actuaciones de la tripulación tras la contingencia de la pérdida de par en el motor uno.

La investigación está progresando en diferentes aspectos tales como: el cumplimiento de los requisitos de «Performances» según JAR-OPS 3, la operación de la tripulación y la inspección de los sistemas de aeronave.

¹ La aeronave PZL W-3AS está equipada con dos motores.

Declaración provisional A-019/2011

En cuanto a este último aspecto, se han inspeccionado los elementos de control electrónico de combustible, bombas de combustible y limitador de revoluciones hidroneumático de la turbina, y se ha realizado una inspección boroscópica del motor afectado, cuyos resultados fueron los siguientes:

- El motor giraba libremente.
- Los alabes del compresor de baja sufrió daños, su intensidad fue disminuyendo desde el 60% en el primer escalón al 2% en el sexto.
- El compresor de alta, la cámara de combustión y las dos etapas la turbina, de alta y baja presión, no tenían daños aparentes.
- En el difusor de entrada del motor había restos de polvo extintor y restos de ramas de árbol.

Está pendiente la realización de pruebas funcionales de los componentes anteriores, para lo que se están estableciendo los protocolos de ensayo apropiados con el fabricante de la aeronave a través del representante acreditado de Polonia, como estado de diseño, de matrícula y del operador de la aeronave.

Tras las conclusiones que se obtengan de esos ensayos se confeccionará y publicará el correspondiente informe final.