

LOCALIZACIÓN

Fecha: **23 SEP 2002** Hora local: **19:45** Provincia: **GIRONA**
 Lugar del suceso: **PORT-LLIGAT (CADAQUÉS)**

AERONAVE

Matrícula: **F-GLRC** Año: **1959** Categ. / peso: **2.250 Kg. o menos**
 Marca y modelo: **EUROCOPTER SE-313-B (ALOUETTE II)**
 Motores: Núm.: **1** Marca/modelo: **TURBOMECA ARTOUSTE IIC6**

TRIPULACIÓN

Piloto al mando (licencia): **PILOTO COMERCIAL HELICOPTERO**
 Edad: **31** Total horas de vuelo: **500**

DAÑOS / LESIONES

Daños a la aeronave: DESTRUIDA Otros daños: CABLE TELÉFONO CORTADO	Lesiones a personas: <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Muertos</th> <th>Graves</th> <th>Leves llesos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tripulación</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">1</td> </tr> <tr> <td>Pasajeros</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Otros</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Muertos	Graves	Leves llesos	Tripulación			1	Pasajeros				Otros			
	Muertos	Graves	Leves llesos														
Tripulación			1														
Pasajeros																	
Otros																	

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación: **AVIACIÓN GENERAL – COMERCIAL**
 Fase de operación: **ATERRIJAJE**
 Tipo de suceso: **CHOQUE CON CABLES**

1.- DESCRIPCIÓN DEL SUCESO

La aeronave realizaba una tarea de apoyo a un grupo de excursionistas en ruta que discurría aproximadamente en paralelo al Pirineo por su vertiente sur. Principalmente se dedicaba a controlar que no se perdieran.

Despegó de Clermont-Ferrand a las 17:30 y repostó en Perpignan aproximadamente a las 19:00. Presentó en este último lugar un plan de vuelo VFR con destino al aeropuerto de Girona.



Aproximadamente a las 19:45, la aeronave intentó aterrizar en un paraje llamado Port-Lligat, situado en el término municipal de Cadaqués. Cuando realizaba esta maniobra, impactó contra un cable telefónico, precipitándose a continuación contra el terreno.

La aeronave resultó destruida.

El piloto resultó ileso.



2.- INVESTIGACIÓN

2.1.- Declaraciones de tripulación y testigos

De la declaración verbal de uno de los bomberos del parque de Roses que intervino en el suceso se obtiene la siguiente información:



No hubo incendio. Comprobaron que no había fugas en el tanque principal, sin proceder en este primer momento a su vaciado. Encontraron un bidón metálico de unos 200 litros de capacidad en el interior de la aeronave y procedieron a sacarlo. El bidón estaba suelto dentro de la cabina y era del tipo de los empleados para contener combustible de aviación y se encontraba vacío y con aspecto de haber estado vacío desde hacia tiempo. No

había restos de combustible en la cabina ni en el terreno.

De la declaración verbal del piloto se obtiene la siguiente información:

Había quedado con el grupo de excursionistas al que prestaba apoyo en la zona del Cabo de Creus y que al no lograr localizarlos buscó una zona para aterrizar y llamarles por teléfono.

Encontró un lugar que le pareció adecuado en un bancal situado en el centro de un valle, el cual estaba aparentemente libre de obstáculos. Inició la maniobra de aterrizaje y cuando ya se encontraba muy cerca del suelo y con poca velocidad horizontal impactó contra el cable telefónico y se precipitó al suelo. No vio el cable porque en ese momento le deslumbró el sol.

En cuanto al bidón que portaba el helicóptero, estaba vacío y siempre lo había estado, porque la intención era dejarlo en un vehículo terrestre, que lo transportaría en el caso de que el helicóptero necesitara repostar en algún lugar lejano a los puntos de suministro disponible.

2.2.- Información obtenida de los restos



De la inspección de los restos de la aeronave y del entorno del lugar del accidente se obtiene la siguiente información:

De la marca dejada por el cable en la parte frontal de la cabina se deduce que la velocidad horizontal del helicóptero era escasa.

De la altura de los postes en los que estaba enganchado el cable telefónico y de la catenaria que formaba un cable de ese tipo se deduce que la altura de la aeronave sobre el suelo en el momento

del impacto era de unos 3-5 metros.

De la disposición de los restos se deduce que tras el impacto de la cabina con el cable, el disco del rotor tomó un movimiento de alabeo hacia la izquierda, impactando las palas del rotor principal contra el terreno en un ángulo bastante elevado.

No se aprecian indicios de vertidos de combustible ni en el suelo ni en la vegetación cercana.

No se aprecian indicios de fuego, solo están algo chamuscadas las plantas situadas en las inmediaciones del escape de la turbina.



No se aprecian indicios de fallo mecánico anterior al accidente.

La disposición de los restos principales esta siguiendo el eje del valle, con la proa orientada hacia el norte, con un poco de componente oeste.

2.3.- Información meteorológica

Según testigos presenciales, la situación meteorológica era de visibilidad buena y sin nubes, con un viento de tramontana, fuerte pero sin rachas, del norte con un poco de componente oeste, la cual es aproximadamente la orientación del valle.

Con estas condiciones y dado que la hora del accidente coincidía prácticamente con la del ocaso, el piloto se encontraría el sol sobre el horizonte y un poco a su izquierda durante la maniobra. La irregularidad del horizonte tenía como consecuencia que a esa hora se tuviera o no a la vista el sol con un desplazamiento de unos pocos metros.

3.- CONCLUSIONES

La causa más probable del accidente es que el piloto no advirtió la presencia del cable telefónico por causa del deslumbramiento y de que no era un obstáculo muy visible, por ser un cable fino entre dos postes de madera delgados y bajos.

Advertida la presencia del cable, y realizando la maniobra de forma que se evite el mismo, el lugar era adecuado para el aterrizaje de una aeronave de las características de la accidentada.