



INFORME FINAL
Caso 005 - 08 HI-834,
Bell 206, Los Ríos, Santo
Domingo, D.N., República
Dominicana.



ÍNDICE

Sinopsis.

1. Información factual.

- 1.1 Antecedentes del vuelo.
- 1.2 Lesiones de personas.
- 1.3 Daños a la aeronave.
- 1.4 Otros daños.
- 1.5 Información personal.
 - 1.5.1 Piloto al mando.
- 1.6 Información de aeronave.
- 1.7 Información meteorológica.
- 1.8 Ayudas para la navegación.
- 1.9 Comunicaciones.
- 1.10 Información de aeródromo.
- 1.11 Registradores de vuelo.
- 1.12 Información sobre los restos de la aeronave.
- 1.13 Información médica y patológica.
- 1.14 Incendios.
- 1.15 Supervivencia.
- 1.16 Ensayos e investigaciones.
- 1.17 Información sobre organización y gestión.
- 1.18 Información adicional.

2. Análisis.

- 2.1 Análisis del Factor Humano
- 2.2 Análisis del Factor Material
- 2.3 Análisis del Factor Físico.

3. Conclusión.

- 3.1 Hallazgos.
- 3.2 Causas.

4. Recomendaciones sobre seguridad.

Apéndices

- Apéndice A.
- Apéndice B.

SINOPSIS

Propietario : Pablo Cabrera
Operador : Caribair, S.A.
Aeronave : Bell, modelo 206
Fecha del Accidente : 14 de mayo del 2008
Hora del Accidente : 02:10 P.M.
Lugar del Accidente : Los Ríos, Santo Domingo, D.N.
Personas a Bordo : 01 Tripulante
Tipo de operación : Comercial

El día 14 de mayo del 2008 siendo aproximadamente las 02:10 P.M., la aeronave matricula HI-834, un helicóptero, marca BELL, **modelo 206, número de serie 2057**, propiedad de Sr. Pablo Cabrera, pilotada por el **Sr. Juan Heriberto Pérez Peña, licencia 628PC**, quien era la única persona a bordo, resultó accidentada luego de precipitarse en el frente de una vivienda, ubicada en la calle Anamá, número 4, del sector los Ríos, Santo Domingo, D. N. El piloto resultó con laceraciones diversas, traumas y Fracturas. La aeronave quedó totalmente destruida por el impacto y por el incendio post impacto.

1.- INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1 Reseña del Vuelo:

El capitán de la aeronave había presentado el plan de vuelo para realizar un vuelo VFR, partiendo del Aeropuerto Internacional Dr. Joaquín Balaguer, con destino al helipuerto municipal de Santo Domingo, ubicado frente a la Empresa Metales Dominicanos (METALDOM).

1.2 Lesiones a personas.

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total en la Aeronave	Otros
Muertos				N/A
Graves	01		01	
Leves				N/A
Ilesos				N/A
Total	01		01	

1.3 Daños sufridos por la aeronave

Perdida total.

1.4 Otros daños

A causa del incendio post impacto, sufrió quemaduras de consideración la vivienda donde se precipitó el helicóptero y un automóvil estacionado dentro de los límites de la propiedad, también sufrió daños leves la vivienda contigua producto de recibir impactos mientras el aparato se precipitaba hacia el terreno.

1.5 Información sobre el personal:

1.5.1 Piloto al Mando

- Nombre : Juan Heriberto Pérez Peña.
- Titular de Licencia : 628 - PC.
- Fecha de nacimiento : 31 de Enero 1973.
- Nacionalidad : Dominicano.
- Fecha del último chequeo : 28 de Febrero 2008.
- Habilitaciones : Piloto de Helicóptero.

1.6 Información sobre la aeronave.

- Matricula : HI- 834
- No. Serie : 2057
- Vigencia certificado Aeronavegabilidad : 03/07/08
- Marca : Bell
- Modelo : B-206 B3
- Fecha de fabricación : 1991
- Total horas de fuselaje : 7,979.3 horas
- Modelo del Motor : 250C20B
- Marca del Motor : Rolls-Royce
- Tiempo total motor : 4,353.0 hrs.

1.7 Información Meteorológica

Al momento de la ocurrencia de los hechos las condiciones climáticas que regían al área eran las siguientes:

Temperatura era de unos 28° C, viento del Este con ráfagas de 10 a 15 Kts., visibilidad más de 10 millas, humedad relativa de 70%, presión barométrica de 29.97, punto de rocío en 73%.

1.8 Ayudas para la navegación

El vuelo era realizado bajo las reglas de vuelo VFR y la aeronave estaba equipada con los equipos necesarios para realizar este tipo de misión.

1.9 Comunicaciones

Como se indica en el apartado anterior la aeronave disponía de los equipos de comunicación requeridos para realizar vuelos bajo las reglas VFR. No se tiene noticias de ningún fallo tanto en el sistema de comunicaciones de la aeronave como en ninguno de los centros de control con los que contactó durante el vuelo. Tampoco se produjo ninguna llamada de emergencia de la aeronave.

1.10 Información de aeródromo

No Aplica

1.11 Registradores de vuelo

La aeronave no disponía de registrador de voz, en la cabina (CVR) ni de registrador de datos de vuelo (FDR), dado que no son requeridos para las aeronaves de su tipo.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave

La aeronave se precipitó a tierra cayendo dentro de los límites de la propiedad de una vivienda ubicada en la calle Anamá, número 4, del sector los Ríos, Santo Domingo, D. N. Producto del impacto y del incendio post-accidente la aeronave resultó totalmente destruida.

1.13 Información Médica y Patológica

El Piloto de la aeronave sufrió múltiples lesiones y fracturas consistentes en laceraciones diversas, traumatismos diversos y Fractura abierta tipo I, Conminuta del tercio distal de la Tibia Derecha; Fractura de la sínfisis del pubis derecha y fractura del Olécranon del codo derecho.

1.14 Incendio

Se produjo incendio post impacto consumiendo la aeronave totalmente.

1.15 Supervivencia

Los servicios de salvamento y rescate se presentaron al área del accidente, sofocando el incendio y asistiendo al piloto.

1.16 Ensayos e investigaciones

Inspección post-accidente, evaluación de los daños sufridos por los componentes mayores, fotografías de la aeronave y observaciones de los impactos de la aeronave con el terreno y con el entorno. Además de las entrevistas efectuadas al Capitán de la aeronave y a testigos.

1.17 Información sobre organización y gestión

No se considera pertinente para la investigación de este accidente.

1.18 Información adicional

No hay información adicional

2. ANÁLISIS

2.1 Análisis del factor humano:

El piloto despegó del aeropuerto internacional Dr. Joaquín Balaguer, para dirigirse al Helipuerto Municipal de Santo Domingo, como único ocupante a bordo, con el objetivo de transportar unos pasajeros.

2.2 Análisis del factor Material:

La aeronave al momento de accidentarse mantenía su condición de aeronavegabilidad. Durante la inspección post-accidente se pudo observar que una parte del fuselaje posterior no fue afectado por el incendio, lo que nos permitió realizar una evaluación del sistema anti-torque (rotor trasero), donde se pudo observar que el mismo al momento del impacto refleja una condición que indica que este impactó sin potencia. Se realizó una inspección de continuidad al eje impulsor y de cambio de paso del rotor trasero, la cual arrojó como resultado que este no sufrió rotura alguna hasta después del impacto de la aeronave con la superficie del terreno, así como también los acoplamientos y cojinetes colgantes del mismo presentan una condición óptima. Habiendo visto lo anterior, el patrón que describió la aeronave durante este accidente se enmarca dentro de lo que la aerodinámica describe como “Perdida de efectividad del rotor de cola” (Loss of tail rotor effectiveness “LTE”).

2.3 Análisis del Factor Físico:

El lugar donde la aeronave se accidentó es un área residencial ubicada en la parte norte de la ciudad de Santo Domingo. Las condiciones climáticas eran las apropiadas para la operación que realizaba con la siguiente descripción:

Temperatura era de unos 28° C, viento del Este con ráfagas de 10 a 15 Kts., visibilidad más de 10 millas, humedad relativa de 70%, presión barométrica de 29.97, punto de rocío en 73%.

3. Conclusiones

Hallazgos:

- Al inspeccionar los restos de la aeronave, se pudo observar que el sistema anti-torque (rotor trasero) indica que este impactó sin potencia.
- El eje impulsor y el de cambio de paso del rotor trasero, no sufrieron rotura alguna hasta después del impacto de la aeronave con la superficie del terreno, así como también los acoplamientos y cojinetes colgantes del mismo presentan una condición óptima.

- El patrón que describió la aeronave durante este accidente se enmarca dentro de lo que la aerodinámica de helicópteros describe como “Perdida de efectividad del rotor de cola” (Loss of tail rotor effectiveness “LTE”).

Causa:

- El accidente se debió a una “Perdida de efectividad del rotor de cola” (Loss of tail rotor effectiveness “LTE”).

4) RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL.

La Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación, investida, de su principal misión, la de” **Prevenir futuros accidentes e incidentes de aviación**”, emiten sus recomendaciones en el sentido de:

1.- Para esta investigación la comisión investigadora de accidentes de aviación no tiene ninguna recomendación en cuanto a seguridad operacional.

Concluido por la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación, en fecha 23 de del mes de junio del año 2009, en la ciudad de Santo Domingo, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana.

Enmanuel Souffront Tamayo
Director CIAA

Rubén G. Mejía del Carmen
Sub-Director de Operaciones

Miguel Isacio Díaz
Sub-Director Técnico

Alfonso Vásquez Vargas
Sub-Director Factores Humanos