

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Tercera declaración provisional A-034/2011

Accidente ocurrido a la aeronave Agusta Bell AB-412, matrícula EC-JRY, operado por la compañía FAASA AVIACION, S.A., el 19 de septiembre de 2011, en el municipio de La Peza (Granada)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Tercera declaración provisional

A-034/2011

**Accidente ocurrido a la aeronave Agusta Bell AB-412,
matrícula EC-JRY, operado por la compañía
FAASA AVIACION, S.A., el 19 de septiembre
de 2011, en el municipio
de La Peza (Granada)**



**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: 161-14-158-X

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)

Nota importante

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 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

CPL(H)	Licencia de piloto comercial de helicóptero (“Comercial Pilot Licence”)
FDR	Registrador de datos de vuelo (“Flight Data Recorder”)
m	Metro/s
m ²	Metro/s cuadrado/s
UTC	Tiempo universal coordinado (“Coordinated Universal Time”)

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Lunes, 19 de septiembre de 2011, a las 11:25 hora local
Lugar	Termino municipal de La Peza (Granada)

AERONAVE

Matrícula	EC-JRY
Tipo y modelo	Agusta AB-412
Explotador	FAASA AVIACION, S. A.

Motores

Tipo y modelo	P & W, PT6T-3B
Número	2

TRIPULACIÓN

	Piloto al mando	Copiloto
Edad	48 años	41 años
Licencia	CPL (H)	CPL (H)
Total horas de vuelo	5.427	3.056
Horas de vuelo en el tipo	2.352	557

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación	2		
Pasajeros	1		
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Destruida
Otros daños	1000 m² de pasto y arbolado

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general - Otros - Vuelo de posicionamiento
Fase de vuelo	En ruta

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	24 de septiembre de 2014
---------------------	---------------------------------

1. INFORMACIÓN DEL SUCESO

El día 19 de septiembre de 2011 la aeronave Agusta AB-412, matrícula EC-JRY, despegó a las 10:22¹ horas de su base en el Aeródromo Sebastián Almagro, en la localidad de Palma del Río (Córdoba), para dirigirse a la de Alhama de Almería (Almería), donde se incorporaría al dispositivo de extinción de incendios localizados en éste último municipio.

El vuelo se realizó en dos tramos. El primer plan de vuelo (indicativo FMA01) se desarrolló desde el aeródromo de origen hasta el aeropuerto de Granada-Jaén. Seguidamente, se activó un segundo plan de vuelo (indicativo FMA02) hasta el destino en Alhama de Almería. La tripulación mantuvo contacto con el servicio de control aéreo en cada uno de los tramos, no registrándose ninguna llamada de emergencia.

Desde el momento en que se activó el segundo plan de vuelo la aeronave voló aproximadamente 15 minutos más antes de que se precipitara contra el terreno, en el que se produjo el incendio de los restos y del área de vegetación circundante a los mismos. Los tres ocupantes de la aeronave fallecieron a consecuencia del impacto.

El relieve de la zona del accidente es abrupto, donde se combinan continuas elevaciones y descensos. El suceso se produjo en una elevación de 1250 m de altitud, sobre un terreno cubierto de árboles.

Las condiciones meteorológicas, en el área próxima al lugar del accidente, eran óptimas para el vuelo.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Se ha continuado en el estudio y análisis pormenorizado de los datos recogidos desde que se activó el plan de vuelo FMA02 y que ya han sido expuestos en las declaraciones provisionales anteriores.

Al no registrarse los datos correspondientes a los valores de velocidad y altitud en el registrador de datos de vuelo (FDR), se han desarrollado distintas hipótesis para establecer la trayectoria de vuelo de la aeronave, desde el momento en que se perdió la transmisión de datos del seguimiento de flota. En relación con lo anterior, se ha llevado a cabo la simulación de un protocolo basado en distintas condiciones de vuelo. Para ello se ha dispuesto de un simulador de vuelo de la misma aeronave, debidamente certificado.

¹ Todas las horas indicadas en la Declaración Provisional están referidas la hora local. La hora UTC se obtiene restando dos horas a la indicada.

Tercera declaración provisional A-034/2011

Se ha finalizado el estudio del análisis del espectro de sonido grabado por el registrador de voces de cabina. De las conclusiones del citado estudio se ha decidido proceder a la inspección de los restos de la caja de transmisión principal (Main Gear Box), para determinar la procedencia de unas frecuencias reflejadas en el espectro.

En base a alguno de los supuestos estudiados, se está recopilando información de dos accidentes de similares características acontecidos con anterioridad.

3. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Se han iniciado las tareas necesarias para llevar a cabo el desmontaje, inspección y estudio de la caja de transmisión principal del helicóptero. Asimismo, se están evaluando los resultados obtenidos en la simulación de distintas condiciones de vuelo.

Se tiene previsto la celebración de una reunión de estudio entre los representantes acreditados en la investigación.

Al término de la investigación se publicará un informe final.