

# CIAIAC

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN  
DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES DE  
AVIACIÓN CIVIL

## Declaración provisional A-004/2014

Accidente ocurrido el día 24 de febrero de 2014 a la aeronave Eurocopter AS-355-N, matrícula EC-FTX, en el aeródromo restringido de Casarrubios del Monte (Toledo)



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Declaración provisional

## A-004/2014

---

---

**Accidente ocurrido el día 24 de febrero de 2014 a la aeronave Eurocopter AS-355-N, matrícula EC-FTX, en el aeródromo restringido de Casarrubios del Monte (Toledo)**



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: 161-15-003-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](mailto: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 (Helicóptero) ( <i>Commercial Pilot License (Helicopter)</i> )
ESE	Este-Sureste
h	Hora (s)
kg	Kilos(s)
TBAL	Piloto de aerostato ("Balloon Pilot License")

**RESUMEN DE DATOS****LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Martes, 24 de febrero de 2014; 12:30 hora local</b>
Lugar	<b>Aeródromo restringido de Casarrubios del Monte (Toledo)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-FTX</b>
Tipo y modelo	<b>Eurocopter France AS-355-N</b>
Explotador	<b>CoyotAir</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>Turbomeca Arrius 1A</b>
Número	<b>2</b>

**TRIPULACIÓN**

	Piloto al mando / Instructor	Piloto instruido
Edad	<b>53 años</b>	<b>39 años</b>
Licencia	<b>CPL (H)</b>	<b>CPL (H)</b>
Total horas de vuelo	<b>11265 h</b>	<b>4854 h</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>1820 h</b>	<b>2507 h</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			<b>2</b>
Pasajeros			
Otras personas			

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Importantes</b>
Otros daños	

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Aviación general - Instrucción</b>
Fase de vuelo	<b>Aterrizaje</b>

**INFORME**

Fecha de aprobación	<b>28 de enero de 2015</b>
---------------------	----------------------------





## 1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

El vuelo en el que ocurrió el accidente tenía por objeto la realización de una verificación de competencia del operador, otra en línea y un entrenamiento recurrente. A bordo de la aeronave se encontraban un piloto instructor y el piloto que iba a ser verificado.

Asimismo se había previsto que se filmasen las maniobras que se iban a realizar, con vistas a su posterior utilización dentro de los programas de formación del operador. Para ello se había montado una cámara en la zona de cola del helicóptero y se había dispuesto otra cámara en el exterior que era operada por un técnico.

El piloto verificado, que iba a los mandos, tras realizar parte de las maniobras que estaban prescritas, comenzó con las correspondientes a las tomas rodadas con fallo simulado de control del rotor de cola. Realizó dos intentos de toma rodada bloqueando el pedal izquierdo en una posición adelantada. En ambos intentos el piloto verificado no llegó a concluir la maniobra, al no completar la toma rodada, por lo que pidió al piloto verificador que realizara una toma rodada hasta contactar con el suelo.

En esta tercera toma rodada, el piloto verificador volando a los mandos, inició la maniobra con una aproximación tendida. En el último tramo de la aproximación el helicóptero iba resbalando a la derecha. El patín derecho del helicóptero entró en contacto con el terreno y comenzó a deslizar sobre él, aunque poco después comenzó a hundirse. La penetración del patín en el terreno continuó aumentando, hasta provocar el vuelco dinámico de la aeronave.

Durante el vuelco se produjo el impacto de las palas del rotor principal contra el terreno, produciendo su rotura, así como el desprendimiento por rotura de la parte trasera del cono de cola.

El vuelco finalizó con el impacto de la parte delantera del helicóptero contra el suelo, quedando la aeronave volcada sobre su costado izquierdo.

Una vez detenida la aeronave, los ocupantes intentaron parar los motores mediante las palancas de corte de combustible (*fuel shut-off control lever*), aunque su acción no tuvo resultado debido a los daños de la aeronave. Por ello, fue preciso que el técnico que estaba grabando desde el exterior actuara sobre los interruptores de arranque de los motores pasándolos a off.

Tras ello, los dos ocupantes de la aeronave pudieron abandonarla por sus propios medios.

## **2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN**

La investigación se ha centrado en principalmente en los siguientes aspectos:

- Instrucciones de ejecución de la maniobra de fallo simulado de rotor de cola.
- Procedimientos del operador.
- Actuaciones de la tripulación.

## **3. PRÓXIMAS ACCIONES**

La investigación ha finalizado y el informe final será publicado próximamente.