



SUBSECRETARIA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN  
DE ACCIDENTES E INCIDENTES  
DE AVIACIÓN CIVIL

## RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

Referencias: REC 4/15  
REC 5/15

Fecha: 25 de marzo de 2015

# A – 026 / 2014

**(ACCIDENTE DEL HELICÓPTERO AGUSTA A 119 CON  
MATRÍCULA EC-KSD, OCURRIDO EN EL TÉRMINO MUNICIPAL  
DE ALPERA – ALBACETE EL 13 DE SEPTIEMBRE DE 2014)**

## ACCIDENTE A-026/2014

### RESUMEN DE DATOS

#### LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Sábado, 13 de septiembre de 2014, 17:01 hora local <sup>1</sup>
Lugar	Término municipal de Alpera (Albacete)

#### AERONAVE

Matrícula	EC-KSD
Tipo y modelo	AGUSTAWESTLAND A119
Explotador	FAASA

#### Motores

Tipo y modelo	PRATT & WHITNEY PT6B 37A
Número	1

#### TRIPULACIÓN

Piloto

Edad	44 años
Licencia	Piloto comercial de helicóptero – CPL(H)
Total horas de vuelo	3068,45 horas

#### LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/Ilesos
Tripulación	1		
Pasajeros			
Otras personas			

#### DAÑOS

Aeronave	Destruida
Otros daños	Ninguno

#### DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación comercial - Trabajos aéreos – Extinción de incendios
Fase de vuelo	Vuelo de crucero

#### RECOMENDACIONES PRELIMINARES

Fecha de aprobación	25 de marzo de 2015
---------------------	---------------------

<sup>1</sup> Para hallar la hora UTC hay que restarle dos (2) unidades a la hora local

## **1. ANTECEDENTES**

### **1.1. Introducción**

El helicóptero AGUSTAWESTLAND A119 Koala con matrícula EC-KSD, operado por FAASA AVIACIÓN, estaba contratado por la Comunidad Autónoma de Castilla – La Mancha y prestaba servicio dentro del Plan contra Incendios Forestales (INFOCAM)<sup>2</sup>, teniendo asignado el código de llamada H 23.

Su base de operaciones estaba en Villahermosa (Ciudad Real) y sus misiones básicas eran el traslado de los integrantes de las BRIFOR<sup>3</sup> y el lanzamiento de agua con un depósito colgante conocido como helibalde.

### **1.2. Descripción del suceso**

El 13 de septiembre de 2014, el helicóptero H 23 fue requerido para que embarcara a la BRIFOR y se dirigiera al término municipal de Almansa (Albacete) a participar en las labores de extinción de un incendio.

Arrancó el motor a las 15:43 h y despegó a las 15:45 h. Durante el vuelo, el piloto informó al técnico de que no iba a hacer turnos superiores a 1,5 h, por lo que en ese primer periodo de vuelo sólo iba a poder operar en el incendio durante un tiempo máximo de 30 min aproximadamente

A la llegada al incendio el piloto contactó con el Coordinador de medios aéreos (CMA<sup>4</sup>), que se encontraba a bordo del avión de coordinación (ACO<sup>5</sup>) y este le informó del punto en el que debía desembarcar a la BRIFOR.

Desembarcó a la BRIFOR a las 16:25. Después el CMA le informó que tenía que dar un vuelo de reconocimiento al Director de extinción, el cual realizó entre las 16:35 y las 16:45.

A las 16.54 abandonó la zona del incendio y se dirigió a la base de Carcelén (Albacete). Antes de despegar comunicó al CMA que se dirigía a dicha base para repostar combustible y recuperar el tiempo de descanso.

De acuerdo con la declaración del CMA, esta fue la última comunicación que tuvo con el piloto del H 23 y también indicó que no notificó a nadie la salida de zona del helicóptero y que desconocía si el piloto había comunicado a alguien más que iba a abandonar la zona. Añadió también que cuando las aeronaves se aproximaban a una base de recuperación lo solían comunicar antes de 5 min de la llegada.

El sistema de seguimiento de flota y el GPS portátil dejaron de registrar a las 17:02 y a las 17:01 horas respectivamente, por lo que se estima que fue en esos momentos cuando el helicóptero, que iba en vuelo de crucero, se precipitó contra el suelo en el término municipal de Alpera (Albacete). El piloto falleció<sup>6</sup> en el impacto.

---

<sup>2</sup> INFOCAM. Incendios forestales castilla – La Mancha.

<sup>3</sup> BRIFOR. Brigada de incendios helitransportada compuesta por un técnico y 6 especialistas.

<sup>4</sup> CMA. Coordinador de medios aéreos.

<sup>5</sup> ACO. Avión de coordinación

<sup>6</sup> La autopsia estableció que la causa inmediata del fallecimiento fue debida a politraumatismos

La aeronave fue localizada por una persona que pasaba por el lugar del accidente de forma casual y dio aviso a las 19:20, al teléfono de emergencias de la Guardia Civil (062), que desplazó una patrulla hasta el lugar del accidente.

Posteriormente la Guardia Civil, informó a la sala de coordinación del 112 de Castilla – La Mancha. Desde esta sala se preguntó al COR<sup>7</sup>, que les indicó que no tenía conocimiento y que iban a hacer averiguaciones. Posteriormente, el COR les informó que la aeronave accidentada era el H23

Cuando los servicios de emergencia le encontraron comprobaron que el piloto llevaba puesto el casco de vuelo y abrochado el cinturón de seguridad.

Durante las casi dos horas y media transcurridas desde que el helicóptero dejó la zona del incendio hasta que fue encontrado, no consta que hubiera ninguna comunicación con el piloto por parte de ninguna persona que trabajase para el Operador ni tampoco por parte de nadie que estuvieran participando en las labores de extinción del incendio dependientes de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla – La Mancha.

## **1.2. Información personal**

El piloto, de 44 años de edad, tenía licencia de piloto comercial de helicóptero CPL (H) desde el 20 de febrero de 2002. Previamente, el 3 de octubre de 2001, había obtenido la licencia de piloto privado de helicóptero, PPL (H). También contaba con habilitación de tipo para los helicópteros Bell 212/412 y AGUSTA 119.

La licencia, las habilitaciones y el correspondiente certificado médico estaban en vigor. Su experiencia total era de 3068,45 h.

## **1.3. Información sobre registradores de vuelo y radiobaliza ELT.**

De acuerdo con el Pliego de Prescripciones Técnicas del contrato de prestación de servicio, el helicóptero llevaba a bordo un sistema de registro de flotas y un sistema de posicionamiento por satélite (Global Positioning System – GPS) portátil. Estos dispositivos recogían y almacenaban información sobre el vuelo referente a tiempo, altitud, velocidad y posición.

Durante el vuelo las posiciones del helicóptero fueron enviadas en tiempo real a receptores situados en el Centro Operativo Provincial (COP<sup>8</sup>) de cada una de las provincias de la Comunidad Castilla – La Mancha y en el Centro Operativo Regional (COR) de esta Comunidad. En cada uno de los receptores se visualizó en tiempo real los movimientos del helicóptero sobre cartografía digital, pudiéndose consultar las coordenadas y observar el recorrido del vuelo. Además también se enviaba la información a un equipo situado en las instalaciones del Operador.

El citado pliego de Prescripciones Técnicas obligaba también a llevar operativa una radiobaliza de emergencia (Emergency Locator Transmitter – ELT), considerada como elemento indispensable para el seguimiento de la aeronave. Este helicóptero llevaba instalada, una de modelo KANNAD 406 AF-H (S/N 2611568 – 0135), que iba situada en el piso, inmediatamente detrás de la primera cuaderna del cono de cola.

---

<sup>7</sup> COR Centro Operativo Regional

<sup>8</sup> COP. Centro Operativo Provincial

La instalación de la ELT contaba con un Certificado de modificación menor según Boletín D.O.A. A.P.A 0108003.

En la Orden técnica para su montaje se describe gráficamente donde se han de montar las diferentes partes del equipo de la siguiente manera:

- Radiobaliza, En la zona posterior de la aeronave, situada entre el compartimiento de pasajeros y el cono de cola.
- Antena. En la zona posterior de la aeronave en su parte alta.
- Control remoto de la baliza. En la cabina.

En el helicóptero accidentado, la radiobaliza y su control remoto estaban montados en el lugar en que se indica en la Orden técnica. Durante la inspección realizada a los restos se constató que la antena a la que iba conectada la ELT, estaba situada en la parte delantera del fuselaje, sobre la cabina, entre los plásticos transparentes de sobre cabeza de los pilotos. El cable de conexión se había cortado como consecuencia de las deformaciones estructurales producidas por el impacto.

También se constató que la ELT iba sujeta al piso del helicóptero de acuerdo con las instrucciones que daba el fabricante en su manual de uso, es decir, abrochada con una cinta con velcro que se había roto, pero que no iba conectada a la antena de acuerdo con lo expuesto en esas mismas instrucciones porque el cable atravesaba varias secciones estructurales del helicóptero con elementos cortantes.

El RCC<sup>9</sup> no recibió la señal de la radiobaliza, pero se constató que todavía acumulaba carga en su batería eléctrica y se comprobó que transmitía señales con normalidad.

#### **1.4. Información orgánica y de dirección**

Durante la investigación se ha constatado que ni el Operador, ni los responsables de la lucha contra incendios pertenecientes a la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla – La Mancha tienen establecido un procedimiento que pueda alertar en el caso de que una aeronave no llegué a su destino según lo programado.

Por otra parte, se está recabando información para poder determinar si el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medioambiente o alguna de las Comunidades Autónomas tienen habilitado algún procedimiento que garantice una rápida detección de sucesos de este tipo y evite retrasos como el que se produjo en este caso.

## **2. ANÁLISIS**

Ante el riesgo de que una situación similar, es decir un retraso de casi dos horas y media en localizar casualmente a la aeronave accidentada, pueda repetirse en la campaña de lucha contra incendios del año 2015, que está próxima a iniciarse, se emiten sendas recomendaciones a la Comunidad Autónoma de Castilla – La Mancha y a FAASA.

El objetivo final es mejorar la respuesta en lo que a supervivencia se refiere, en el caso de que alguna de las aeronaves con las que trabajan sufriese un accidente.

---

<sup>9</sup> RCC. Centro coordinación de salvamento del Ejército del Aire

### **3. RECOMENDACIONES**

**REC. 4/15.** Se recomienda a la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla – La Mancha que establezca un procedimiento que garantice la monitorización periódica de las aeronaves que realizan trabajos relacionados con sus competencias y que en caso de accidente permita una detección temprana del suceso.

**REC. 5/15.** Se recomienda a FAASA que en colaboración con los clientes para los que opera, establezca los mecanismos necesarios para asegurar que todas sus aeronaves están localizadas y que en caso de accidente permita una detección temprana del suceso.