

# CIAIAC

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN  
DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES DE  
AVIACIÓN CIVIL

## Declaración provisional A-024/2013

Accidente ocurrido el día 4 de agosto de 2013 a la aeronave Eurocopter AS-350-B3, matrícula EC-KIE, operada por INAER, en la Puebla del Maestre (Badajoz)



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Declaración provisional

## A-024/2013

---

**Accidente ocurrido el día 4 de agosto de 2013 a la aeronave Eurocopter AS-350-B3, matrícula EC-KIE, operada por INAER, en la Puebla del Maestre (Badajoz)**



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: 161-14-107-5

---

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	Piloto comercial de helicóptero
h	Hora (s)

**RESUMEN DE DATOS****LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Domingo, 4 de agosto de 2013; 19:50 h</b>
Lugar	<b>Término municipal de la Puebla del Maestre (Badajoz)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-KIE</b>
Tipo y modelo	<b>EUROCOPTER AS-350-B3</b>
Explotador	<b>Inaer</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>Turbomeca Arriel 2B1</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN**

Piloto

Edad	<b>28 años</b>
Licencia	<b>CPL (H) Piloto comercial de helicóptero</b>
Total horas de vuelo	<b>1.250 horas</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>100 horas</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			<b>1</b>
Pasajeros			
Otras personas			

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Importantes</b>
Otros daños	<b>Ninguno</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Trabajos aéreos - Comercial - Lucha contra incendios</b>
Fase de vuelo	<b>Aterrizaje</b>

**INFORME**

Fecha de aprobación	<b>25 de junio de 2014</b>
---------------------	----------------------------





## 1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

El domingo 4 de agosto de 2013, la aeronave Eurocopter AS-350 B3, matrícula EC-KIE se encontraba trabajando en la extinción de un incendio forestal entre las localidades de Pallares y Llerena (Badajoz).

Después de haber efectuado varias descargas de agua, el piloto se dirigió a la base de Calera de León (Badajoz) para repostar la aeronave y hacer el preceptivo descanso.

Durante éste recibió la información de que el incendio estaba controlado, que no era necesario hacer más descargas y que podía retornar a su base habitual, sita en Valencia de Alcántara (Cáceres). Consecuentemente, procedió a colocar el helibalde en la cesta, y una vez transcurrido el periodo de descanso, despegó y puso rumbo a la zona del incendio para recoger a la cuadrilla y retornar a su base.

Cuando se encontraba próximo a la zona del incendio recibió una llamada por radio del coordinador, pidiéndole que volase sobre una zona determinada y que comprobase si se había reactivado el incendio. Se dirigió hacia el lugar indicado y vio que el incendio se había reactivado, advirtiendo la presencia de llamas. Notificó esta información al coordinador, que le dio orden de hacer descargas sobre dicha zona.

Contactó vía radio con el capataz de su cuadrilla para informarle de las nuevas órdenes y de que aterrizaría en algún lugar próximo a donde se encontraban ellos, para que desplegasen el helibalde.

Divisó un tramo de la antigua carretera EX-103, estimando que reunía condiciones suficientes para aterrizar y se dirigió directamente hacia allí.

Aterrizó con normalidad y se cercioró de que el helicóptero estaba bien apoyado sobre el suelo. Varios minutos después llegaron las cuatro personas que componían la cuadrilla. Dos de ellos subieron al helicóptero. El piloto les informó que debían bajar y desplegar el helibalde. Tres de ellos procedieron a extraer el helibalde de la cesta y lo extendieron por delante del helicóptero.

Tras ello, dos de ellos se retiraron y el tercero se quedó junto al helibalde con objeto de hacer la prueba de funcionamiento del sistema de apertura eléctrica del mismo.

Según declaró el piloto, vio que este operario se dirigía hacia el morro del helicóptero y que se introducía por debajo, posiblemente para hacer alguna acción en la zona del gancho al que va cogido el helibalde.

## **Declaración provisional A-024/2013**

---

En esos momentos, el piloto notó que el helicóptero comenzaba a dar botes, que fueron en aumento. Temió por el operario que estaba debajo del helicóptero, por lo que decidió despegar. Tiró de la palanca del colectivo y el helicóptero comenzó a elevarse, aunque los movimientos bruscos continuaron, si cabe con más intensidad.

Trató de recuperar el control de la aeronave, pero no pudo hacerlo y el helicóptero se descontroló totalmente y acabó volcando sobre su costado derecho.

El piloto, que resultó ileso, paró el motor y cortó combustible y energía, pudiendo abandonar la aeronave con ayuda de los miembros de la cuadrilla.

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

La investigación se ha centrado principalmente en las siguientes áreas:

- Causa del descontrol de la aeronave.
- Actuaciones de la tripulación.
- Actuaciones de los miembros de la cuadrilla
- Procedimientos de operación del helibalde.

## **3. PRÓXIMAS ACCIONES**

La investigación está finalizada y el informe final será autorizado a comentarios próximamente.