

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Declaración provisional IN-035/2018

Incidente ocurrido el 6 de agosto de 2018 entre las aeronaves Bell 412, matrícula EC-MQD, (operada por Babcock Mission Critical Services España, S.A.U.) y Bell 212, matrícula D-HGPP, (operada por Rotorsun, S.L.), en el municipio de Llutxent (Valencia)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

IN-035/2018

Incidente ocurrido el 6 de agosto de 2018 entre las aeronaves Bell 412, matrícula EC-MQD, (operada por Babcock Mission Critical Services España, S.A.U.) y Bell 212, matrícula D-HGPP, (operada por Rotorsun, S.L.), en el municipio de Llutxent (Valencia)



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 ©

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) nº 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) nº 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
GPS	Sistema de posicionamiento global
PRI	Piloto de refuerzo en instrucción
S.A.U.	Sociedad Anónima Unipersonal
S.L.	Sociedad Limitada
UTC	Tiempo Universal Coordinado

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Lunes, 6 de agosto de 2018; a las 17:17 horas UTC ¹
Lugar	Municipio de Llutxent (Valencia)

AERONAVE

Matrícula	EC-MQD	D-HGPP
Tipo y modelo	Bell 412	Bell 212
Explotador	Babcock Mission Critical Services España, S.A.U.	Rotorsun, S.L.

MOTORES

Tipo y modelo	Pratt & Whitney PT6T-3B	Pratt & Whitney PT6T-3
Número	2	2

TRIPULACIÓN

	Comandante	PRI ²	Comandante	PRI
Edad	58	47	68	49
Licencia	CPL(H)	CPL(H)	CPL(H)	CPL(H)
Total horas de vuelo	2900	357	4961	430
Horas de vuelo en el tipo	1093	89	1726	295

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / Ilesos	Muertos	Graves	Leves / Ilesos
Tripulación			2			2
Pasajeros						
Otras personas						

DAÑOS

Aeronave	Ninguno	Ninguno
Otros daños	Ninguno	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Trabajos aéreos – Comercial – Lucha contra incendios
Fase de vuelo	Maniobrando – Vuelo a baja altura
Reglas de vuelo	Visual

DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	24 de julio de 2019
---------------------	---------------------

¹ La referencia horaria utilizada en este informe es la hora UTC. La hora local es la UTC + 2 horas.

² PRI: Piloto de refuerzo en instrucción

1. INFORMACIÓN DEL SUCESO

El incidente ocurrió el lunes 6 de agosto de 2018, aproximadamente a las 19:17 hora local, entre las aeronaves Bell 412 y Bell 212, matrículas EC-MQD y D-HGPP respectivamente, de operadores aéreos diferentes.

Ambas se encontraban operando en las tareas de lucha contraincendio en el municipio de Llutxent (Valencia). En concreto, cuando sus trayectorias convergían en la aproximación al punto establecido para recoger agua.

El suceso fue advertido por el piloto de una tercera aeronave que, al estar posicionada a mayor altura y por detrás de ellas, comunicó la situación en la frecuencia aérea de radio.

Al mismo tiempo de la comunicación una de las aeronaves realizó una maniobra brusca de separación hacia su izquierda mientras la otra prosiguió el vuelo sin modificar su trayectoria. La operación prosiguió sin ningún otro incidente.

2. INVESTIGACIÓN

La investigación ha llevado a cabo la reconstrucción de las trayectorias, mediante el soporte de los datos registrados en el sistema GPS de seguimiento de flota y la contribución de las declaraciones de los pilotos.

Se han contrastado la adaptación del vuelo a los procedimientos operacionales de cada operador junto a las directrices de coordinación establecidas por los servicios de lucha de extinción de incendios de la comunidad autónoma a los que se adscriben los terrenos afectados.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

La investigación continúa y, finalizada ésta, será publicado el informe técnico correspondiente.