

ESTUPOR ANTE EL ÚLTIMO INFORME TÉCNICO PUBLICADO POR LA CIAIAC ACCIDENTE HELICOPTERO MBB BK-117D2 (H145) EC-MOR 07-12-2020

Han pasado algo más de 20 años de la época más oscura de la CIAIAC, aquella en la que la mayoría de los accidentes de helicópteros en España se producían debidos a “golpes de viento”. A día de hoy y para nuestra sorpresa, volvemos a encontrarnos con informes de este tipo, que culpan a supuestos y repentinos cambios de viento de algunos incidentes, obviando todas las demás causas que contribuyeron al suceso.

Nos referimos al informe técnico A-048/2020 sobre el accidente ocurrido el día 7 de diciembre de 2020 por la aeronave Airbus Helicopters MBB BK117 D-2, matrícula EC-MOR, operada por ELIANCE GLOBAL HELICOPTER SERVICES, en el término municipal de Corpa y que presta servicio en el SUMMA 112 de la comunidad de Madrid.

A pesar de que, según se desprende del informe, este evento está plagado de irregularidades y de incumplimientos, observamos con tristeza y mucha preocupación, como por parte de la comisión de investigación de accidentes (CIAIAC) no se ha hecho ni una sola recomendación de seguridad al respecto, con el fin de evitar que sucesos de este tipo no tengan consecuencias trágicas, tal y como a punto estuvieron de ocurrir en el caso que nos ocupa.

El propio informe técnico A-048/2020 indica en distintos párrafos que el piloto no siguió las instrucciones de manual de vuelo del operador. A pesar de ello, la comisión de investigación no recomienda aspectos como efectuar cursos efectivos de refresco de dicho manual, mejora en los entrenamientos o la cooperación en cabina mediante cursos tipo CRM y MCC, dichos cursos están incluidos en el entrenamiento de las tripulaciones MP, no en tripulaciones SP como era la tripulación que nos ocupa en el accidente en cuestión.

En la aeronave se encontraba un segundo piloto a bordo, pero sin mandos de vuelo

Además, nos encontramos con que un segundo piloto con licencia CPL(H) se encontraba a bordo, sentado en la cabina del helicóptero con funciones de “tripulante”, sin embargo, no disponía de los mandos de vuelo necesarios para poder controlar la aeronave, ya que estos se encontraban desinstalados.

Este pequeño detalle, que parece carecer de importancia para los investigadores de la CIAIAC, es de vital transcendencia ya que, si se dotara de mandos de vuelo a todos los pilotos a bordo, en configuración y entrenamiento de tripulación MP, estos podrían hacer su trabajo y pilotar una aeronave, algo que puede parecer de cajón pero que sin embargo confronta con la indiferencia de la CIAIAC.

Sindicato Libre de Trabajadores Aéreos

Año 2021

Agosto

NOTA DE PRENSA

Estamos viendo, como tripulaciones SP, con un tripulante técnico HEMS, con el curso de pilotos de helicóptero sentado a la izquierda, es “vendido” por las empresas a las administraciones públicas como una falsa tripulación MP. Tripulante técnico HEMS que no puede ni está autorizado a tomar los mandos de la aeronave, a sumar las horas voladas en sus LOG BOOK, ni tan siquiera a hacer funciones de comunicaciones aeronáuticas externas. En diferencia con la verdadera tripulación MP, donde ambos pilotos (piloto y copiloto) si pueden pilotar la aeronave con garantías y seguridad. Desgraciadamente ante esto último AESA y la CIAIAC miran para otro lado, **como nos tienen acostumbrados.**

La operadora borró las pruebas registradas del suceso

Aun es más grave este aspecto, ya que el propio informe en el punto 1.11 indica que se solicitaron los datos registrados a bordo de la aeronave en los momentos previos al accidente, sin embargo, la empresa operadora ELIANCE no sólo no entregó esos datos, **si no que los borró.**

Es ciertamente sorprendente la forma en que el informe técnico da explicación a ese borrado de datos:

*“La aeronave llevaba instalado un registrador de datos y voz de cabina. No obstante, aunque la CIAIAC solicitó la preservación de estos datos, **el operador no pudo evitar** que se reescribiesen los registradores de vuelo y se perdiesen los datos del vuelo en cuestión “*

Contra este hecho tan grave como es el borrado de datos, clave para una investigación, la CIAIAC no sólo no toma ninguna medida si no que, además, obvia este hecho y no efectúa actuación alguna al respecto, sentando un peligroso precedente para futuras investigaciones de accidentes.

Inacción por parte de la CIAIAC

Por tanto, de los datos extraídos del informe técnico A-048/2020, nos encontramos con que uno de los pilotos en cabina no tiene mandos de vuelo ni por tanto posibilidad alguna de pilotar la aeronave, pruebas clave para la investigación son destruidas por la operadora a pesar de ser requeridas por la CIAIAC, se producen durante el vuelo incumplimientos reconocidos del manual de operaciones y algunas de las declaraciones de los testigos que no son tenidas en cuenta.

Y ante todo este cúmulo de circunstancias, las 2 únicas conclusiones por parte de la CIAIAC en su informe son las siguientes:

- *“No se han emitido recomendaciones de seguridad”*
- *“Se descarta realizar una recomendación de seguridad respecto a la situación médica del piloto dado que ya se han tomado medidas por parte de AESA a fin de evaluar los posibles efectos de la lesión “.*



Sindicato Libre de Trabajadores Aéreos

N
O
T
A
D
E
P
R
E
N
S
A

Es ciertamente incomprensible que, en una investigación sobre un accidente aéreo a la que se le presupone un cierto nivel, pase por alto aspectos tan importantes como los anteriormente comentados. Por estos motivos, requerimos tanto a la CIAIAC como a AESA, a que de forma urgente se creen comisiones totalmente independientes, destinando más efectivos, recursos y tiempo a la investigación de los accidentes aéreos. Sólo así podremos frenar la siniestralidad que adolece el sector y sobre la que se está observando un repunte en los últimos años.

Gabinete de prensa SLTA
slta@slta.es