

# CIAIAC

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN  
DE **A**CCIDENTES  
E **I**NCIDENTES DE  
**A**VIACIÓN **C**VIL

## Declaración provisional IN-012/2011

Incidente ocurrido a la aeronave  
PZL W-3A, PZL W-3AS,  
matrícula SP-SUH, operado por  
la compañía LPU Heliseco sp.  
z o.o., el 11 de abril de 2011,  
en el municipio de Mijares  
(Ávila, España)



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Informe preliminar

## IN-012/2011

---

**Incidente ocurrido a la aeronave PZL W-3AS,  
PZL W-3AS, matrícula SP-SUH, operado  
por la compañía LPU Heliseco sp. z o.o.,  
el 11 de abril de 2011, en el municipio  
de Mijares (Ávila, España)**



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: 161-12-067-9

Diseño y maquetación: Phoenix comunicación gráfica, S. L.

---

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)

## **Advertencia**

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 el 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**

ATPL(H)	Piloto de Transporte de Línea Aérea (Helicóptero)
FEL	Licencia de ingeniero de vuelo («Flight Engineer Licence»)
h	Hora(s)

## RESUMEN DE DATOS

## LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Lunes, 11 de abril de 2011; 14:00 h local
Lugar	Mijares (Ávila)

## AERONAVE

Matrícula	SP-SUH
Tipo y modelo	PZL W-3A, PZL W-3AS
Explotador	LPU Heliseco sp. z o.o.

## Motores

Tipo y modelo	PZL-10W
Número	2

## TRIPULACIÓN

	Piloto al mando	Mecánico de vuelo
Edad	52 años	59 años
Licencia	ATPL(H)	FEL («Flight Engineer Licence»)
Total horas de vuelo	7.564 h	1.200 h
Horas de vuelo en el tipo	2.955 h	1.200 h

## LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			2
Pasajeros			
Otras personas			

## DAÑOS

Aeronave	Menores
Otros daños	Ninguno

## DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Otro – Prueba
Fase del vuelo	En ruta – Crucero

## DECLARACIÓN PROVISIONAL

Fecha de aprobación	3 de mayo de 2012
---------------------	-------------------



## 1. RESUMEN DEL SUCESO

El día 11 de abril de 2011, la aeronave PZL W-3AS, matrícula SP-SUH, despegó del aeródromo de La Iglesuela (Toledo) para llevar a cabo un vuelo de prueba tras los trabajos de mantenimiento realizados. En el transcurso del vuelo, los dos tripulantes oyeron un ruido extraño que provenía de la zona de los motores y observaron que la cabina se llenaba de humo. La tripulación decidió realizar un aterrizaje de emergencia sobre una carretera, al ser la zona más adecuada que encontraron.

Al descender del helicóptero vieron que salía humo y fuego del sistema de entrada de aire a los motores y procedieron a apagarlo con los extintores de a bordo.

## 2. INVESTIGACIÓN Y PROGRESO

De acuerdo con el plan de mantenimiento de la aeronave se habían realizado simultáneamente las revisiones periódicas de 25, 50, 100 y 300 h y, tras las cuales, es preceptivo realizar un vuelo de prueba para la expedición del certificado de puesta en servicio.

El historial de la aeronave refleja que en el momento del suceso totalizaba 3.107 h de vuelo y que, desde la última tarea de mantenimiento realizada, cuatro meses antes, sólo había registrado una hora de vuelo. Por otra parte, la aeronave mantenía su certificado de aeronavegabilidad en vigor, y la tripulación tenía su licencia en vigor y estaba cualificada para el vuelo.

La inspección de la aeronave tras el accidente reveló que el sistema de refrigeración del aire de entrada a los motores había sufrido roturas en varios de sus componentes, produciendo su desalineación respecto a su eje de giro y originando humo y fuego por el rozamiento sobre la zona interna de los conductos.

Se ha comprobado que entre las tareas de mantenimiento realizadas, la revisión de 300 horas incluía la comprobación de la alineación del eje conductor del ventilador del sistema, la inspección de los álabes del mismo y de las tuercas de acoplamiento. Asimismo, la revisión de 100 horas y/o anual comprende labores de lubricación de partes del sistema de refrigeración del aire de inducción.

Los componentes afectados (ventilador, radiadores, cojinetes y eje conductor del ventilador, junto con su embrague) se sometieron posteriormente a una inspección visual en instalaciones del fabricante en Polonia de la que se ha derivado la necesidad de llevar a cabo diversos ensayos sobre los mismos.

Asimismo, se están analizando aspectos relacionados con la ejecución de las propias tareas de mantenimiento como posible factor contribuyente del origen del suceso.

A la conclusión de los ensayos y de los análisis emprendidos se elaborará y publicará el correspondiente informe final.

