

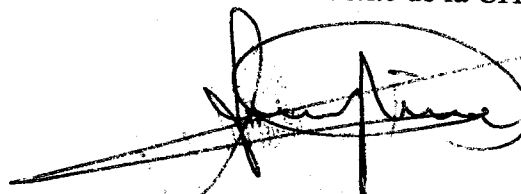
## **M) CONCLUSIONES**

- El tipo de vuelo que se realiza en la zona de operaciones de Afganistán, hacen que se puede calificar a éste como de riesgo elevado, por la gran velocidad, baja altura de vuelo y la necesidad de adaptarse al terreno para evitar la posible amenaza existente en la zona. A todo ello se une una orografía con grandes altitudes y fuertes vientos reinantes.
- De la documentación aportada de los tripulantes aéreos se puede asegurar que el personal cumplía con la capacitación exigida para volar en este escenario y habían pasado el reconocimiento médico anual. Del mismo modo, de la documentación aportada sobre el helicóptero, se deduce que tenía el certificado de aeronavegabilidad en vigor, así como había pasado las revisiones marcadas por el fabricante.
- Aunque no hay contacto con la torre de control una vez que se sale del circuito de aeródromo, ni hay registrador de comunicaciones, según testimonio de los tripulantes del ET-659 sí se produjo una comunicación del Capitán Guitard preguntando sobre si todo iba bien, unos segundos antes del accidente, sin que éste comentara nada sobre si en su helicóptero se estaba produciendo algún problema.
- Respecto a las primeras huellas y restos encontrados, se aprecia que corresponden al tren delantero, lo que implica que la actitud de la aeronave en el momento del impacto era próxima a la posición horizontal, con una ligera inclinación hacia la izquierda. Los restos encontrados en esta primera zona permiten afirmar con gran fiabilidad que tras este primer impacto la aeronave no se encontraba en condiciones de vuelo controlado (pérdida de palas de rotor de cola, restos de estructura inferior de cola, hallazgo de pedales de piloto etc.).
- Respecto a la zona posterior, se puede decir que el helicóptero continuó impactando con las palas y otras partes, dejando continuos restos hasta el punto final en el que se encontraban los motores, cabeza del rotor principal y, más separado, el puro del helicóptero.
- A consecuencia de las declaraciones de testigos y personal del pueblo cercano, de las declaraciones de los tripulantes aéreos del ET-659, de los certificados de la autopsias practicadas, así como del estudio realizado sobre los restos del helicóptero por el Servicio de Criminalística de la Guardia Civil, prácticamente se descarta la hipótesis del posible derribo por ataque externo, o por impacto o explosión de munición procedente del armamento a bordo del helicóptero.
- Se descarta totalmente también la hipótesis de que el siniestro de los dos helicópteros se debiera al choque en vuelo entre ambos.
- El resto de posibles causas del accidente se encuentran en estudio.

## **N) CAUSA O CAUSAS PROBABLES**

En este momento de la investigación se puede afirmar que el motivo del siniestro fue a consecuencia de un accidente cuyas causas están en proceso de investigación.

Madrid, a 19 de septiembre de 2.005  
El General Presidente de la CITAAM



D. Enrique Pina Díaz