

# CIAIAC

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN  
DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES DE  
AVIACIÓN CIVIL

## Declaración provisional A-006/2012

Accidente ocurrido a la aeronave  
Cessna T-210T, de matrícula EC-EKV,  
en el Término municipal de Cortegana  
(Huelva) el 8 de febrero de 2012



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Declaración provisional

## A-006/2012

---

**Accidente ocurrido a la aeronave Cessna T-210T,  
de matrícula EC-EKV, en el Término municipal de  
Cortegana (Huelva) el 8 de febrero de 2012**



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: 161-13-022-9

---

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.

**RESUMEN DE DATOS****LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Miércoles, 8 de febrero de 2012; a las 10:00 horas UTC<sup>1</sup></b>
Lugar	<b>Cortegana (Huelva)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-EKV</b>
Tipo y modelo	<b>Cessna T-210-N S/N: 210-63817</b>
Explorador	<b>Privado</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>Continental TSIO-520-T S/N: 239340-R</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN**

Piloto al mando

Edad	<b>37 años</b>
Licencia	<b>Piloto Comercial de Avión</b>
Total horas de vuelo	<b>330 horas</b>
Horas de vuelo en el tipo	

**LESIONES**

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

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Importantes</b>
Otros daños	<b>Varias encinas de la finca donde se realizó el aterrizaje</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Privado</b>
Fase de vuelo	<b>Aterrizaje - Aterrizaje de emergencia</b>

**INFORME**

Fecha de aprobación	<b>30 de enero de 2013</b>
---------------------	----------------------------

<sup>1</sup> La referencia horaria utilizada en este informe es la hora UTC salvo que se especifique expresamente lo contrario. Para obtener la hora local es necesario sumar 1 hora a la hora UTC.

## 1. RESEÑA DEL VUELO

El propietario de la aeronave Cessna T-210-N, acompañado de otro piloto, efectuaba un vuelo privado desde la pista de trabajos aéreos de Utrera (Sevilla) con destino a Cascais en Portugal.

A los 33 minutos de vuelo apreciaron un cambio significativo en el ruido del motor y un fuerte incremento en la indicación de temperatura de aceite. Contactaron con control de aproximación de Sevilla, declarando emergencia y solicitando vectores radar al aeródromo de Beja, en Portugal, que pretendían utilizar como aeródromo alternativo.

Tres minutos más tarde, en una nueva comunicación, el piloto confirmó el fallo total del motor e intentó transmitir la posición de la aeronave, cuando se cortó la comunicación.

Buscaron sin éxito un campo despejado de árboles y finalmente eligieron una zona de bosque con árboles de altura homogénea. Efectuaron una toma sin tren de aterrizaje y flaps extendidos sobre las copas de los árboles, con un recorrido de 60 m hasta que el plano derecho impactó con un tronco grueso, que frenó bruscamente el avance e hizo girar a la aeronave 90° a la derecha.

Uno de los ocupantes sufrió lesiones graves mientras que el otro resultó herido leve. La aeronave sufrió daños importantes.

## 2. PROGRESO DE LA INVESTIGACIÓN

Con apoyo del fabricante se desmontó completamente el motor, que presentaba dos perforaciones del cárter por encima de los cilindros n<sup>os</sup> 4 y 5, indicadores de fallo mecánico interno.

La cabeza de biela del cilindro n.º 4 estaba seriamente dañada. Se encontraron restos del cojinete de fricción, pernos y sombrerete de esta biela, así como pequeñas porciones del pistón n.º 4 y otros no identificados en el colector de aceite del cárter. Se identificó una obstrucción y desplazamiento del tubo de transporte de aceite de refrigeración a la cabeza de biela n.º 4 en el cigüeñal.

La cabeza del pistón n.º 6 presentaba pérdida de material y el paso del chorrito de aceite de engrase en el cárter para el faldón de este pistón estaba obstruido.

El motor se empaquetó y envió a las instalaciones del fabricante para un examen posterior con la intención de profundizar en las posibles causas del fallo de engrase en el motor. La investigación se encuentra a la espera del resultado del examen.