

# CIAIAC

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN  
DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES DE  
AVIACIÓN CIVIL

## Declaración provisional IN-027/2013

Incidente ocurrido el día 21 de agosto de 2013 a las 13:50 horas, a la aeronave Cessna 150-L, matrícula EC-KZP, en el Km 21 de la autopista AP1, provincia de Burgos



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Declaración provisional

## IN-027/2013

---

**Incidente ocurrido el día 21 de agosto de 2013 a las 13:50 horas, a la aeronave Cessna 150-L, matrícula EC-KZP, en el Km 21 de la autopista AP1, provincia de Burgos**



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: 161-14-131-8

---

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.

## Abreviaturas

° C	Grados centígrados
CPL	Licencia de piloto comercial (“Commercial Pilot License”)
h	Hora(s)
km	Kilómetro

**RESUMEN DE DATOS****LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Miércoles, 21 de agosto de 2013; 13:50 hora local<sup>1</sup></b>
Lugar	<b>Autopista AP1 Km 21 (Burgos)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-KZP</b>
Tipo y modelo	<b>Cessna 150-L</b>
Explotador	<b>FlyBai S.L.</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>Teledyne Continental O-200-A</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN**

Piloto

Edad	<b>30 años</b>
Licencia	<b>Piloto comercial de avión (CPL)</b>
Total horas de vuelo	<b>1.150</b>
Horas de vuelo en el tipo	<b>1.110</b>

**LESIONES**

	Muertos	Graves	Leves / llesos
Tripulación			<b>2</b>
Pasajeros			
Otras personas			

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Ninguno</b>
Otros daños	<b>Ninguno</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Aviación general - vuelo de instrucción - doble mando</b>
Fase de vuelo	<b>Ruta</b>

**DECLARACIÓN PROVISIONAL**

Fecha de aprobación	<b>23 de julio de 2014</b>
---------------------	----------------------------

<sup>1</sup> La referencia horaria utilizada en este informe es la hora local.



## 1. INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE

El miércoles 21 de agosto de 2013 a las 13:50 h, la aeronave Cessna 150-L, matrícula EC-KZP, realizó un aterrizaje de emergencia en el Km 21 de la autopista AP1, provincia de Burgos, debido a una pérdida de potencia del motor.

La aeronave había despegado del aeropuerto de Bilbao a las 12:54 h con destino Casarrubios del Monte (Toledo). En Bilbao había 30°C y en Casarrubios se esperaban casi 40°C. A bordo iban dos personas: un instructor y un alumno piloto en un vuelo de doble mando. A la hora de vuelo aproximadamente el motor empezó a perder potencia. La aeronave empezó a perder altura y decidieron desviarse al aeropuerto de Burgos, aunque no consiguieron llegar y decidieron realizar una toma fuera de campo. No encontraron zonas despejadas en los alrededores y consideraron que la única opción era aterrizar en la autopista AP1. Lo comunicaron a la torre de Vitoria. Eligieron un tramo recto, con tres carriles, sin tendidos eléctricos y en el mismo sentido de la circulación.

La toma se produjo con potencia y pararon el motor después de aterrizar, como hubiesen hecho en una toma normal en un aeropuerto. El aterrizaje se produjo sin incidencias y las dos personas a bordo resultaron ilesas. La aeronave no sufrió ningún daño y fue desplazada al arcén para interrumpir lo menos posible la circulación en la autopista.

## 2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado en la inspección del motor, en las condiciones de operación del motor en que se realizó el vuelo y en la gestión de la emergencia.

La investigación detectó varias irregularidades en el motor que, en su conjunto, y en las condiciones de alta temperatura en que se realizó el vuelo, pudieron haber producido el fallo del motor.

## 3. PRÓXIMAS ACCIONES

La investigación está finalizada y el borrador de informe final será publicado próximamente.

