

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Declaración provisional IN-041/2013

Accidente ocurrido a la aeronave Cessna 172 H "Reims" de matrícula EC-CXP, el día 24 de noviembre de 2013, en las proximidades de la ciudad de Toledo (Toledo)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

IN-041/2013

**Accidente ocurrido a la aeronave Cessna 172 H "Reims"
de matrícula EC-CXP, el día 24 de noviembre de 2013,
en las proximidades de la ciudad de Toledo (Toledo)**



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: 161-14-148-8

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
<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

CPL(A)	Licencia de piloto comercial de avión (“Comercial Pilot Licence”)
MHz	Megahercio
RPM	Revoluciones por minuto
UTC	Tiempo Universal Coordinado (“Coordinated Universal Time”)
Kt	Nudos
W	Oeste

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	Domingo, 24 de noviembre de 2013; a las 13:00 horas local¹
Lugar	Proximidades de la ciudad de Toledo (Toledo)

AERONAVE

Matrícula	EC-CXP
Tipo y modelo	Cessna 172 H "Reims"
Explotador	Privado

Motores

Tipo y modelo	Teledyne Continental Motors TCM/RR O-300-D
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	21 años
Licencia	CPL (A)
Total horas de vuelo	184 horas
Horas de vuelo en el tipo	158 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves / llesos
Tripulación			1
Pasajeros			2
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Ninguno
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación General - Privado
Fase de vuelo	En ruta

INFORME

Fecha de aprobación	24 de septiembre de 2014
---------------------	---------------------------------

¹ La referencia horaria utilizada en este informe es la hora local. La hora UTC se obtiene restando 1 hora a la hora local.

1. INFORMACIÓN DEL SUCESO

El domingo 24 de noviembre de 2013 el piloto de una aeronave Cessna 172 H "Reims", con matrícula EC-CXP y dos pasajeros iniciaron un vuelo local en el aeródromo de Cuatro Vientos (Madrid).

Según relató posteriormente al suceso el propio piloto, el vuelo del incidente era el segundo vuelo que realizaba ese mismo día la aeronave. Tras el despegue abandonaron el circuito de tráfico por punto W y procedieron según la ruta que tenía planificada que pasaba por los puntos de El Escorial, el Valle de los Caídos y Toledo, para después volver a Cuatro Vientos. Había bastante turbulencia por lo que no llegó al Valle de los Caídos y se dirigió hacia Toledo.

Próximo a la zona de Toledo notó un ruido diferente en el motor, comprobó los parámetros del motor estando todos correctos. Después escucho un fuerte ruido y cayó la potencia, a 2000 RPM. La velocidad caía al intentar mantener altitud. Mantuvo 65 kt para ajustarse a un campo que consideró apto para el aterrizaje. El motor no se paró. Comprobó visualmente que la mezcla y el depósito del combustible estuvieran abiertos y las magnetos encendidas, estando todo en la posición correcta. Comunicó en 121,50 MHz y seleccionó el código 7700 en el transpondedor. Intentó ajustarse al inicio del campo elegido para el aterrizaje, desplegó completamente los flaps y aseguró la cabina. Tomó a la mínima velocidad posible deteniéndose la aeronave rápidamente.

Los ocupantes resultaron ilesos. La aeronave no sufrió daños exceptuando aquellos confinados al motor.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Se hizo el examen de la aeronave y del motor, desmontándose uno de los cilindros que se envió al laboratorio en enero de 2014 para realizar un análisis detallado cuyo resultado está pendiente de recibirse.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

Al término de la investigación se publicará el informe final.

