

# CIAIAC

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN  
DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES DE  
AVIACIÓN CIVIL

## Declaración provisional A-025/2013

Accidente ocurrido el 9 de agosto de 2013 a la aeronave Socata TB-10, matrícula EC-FPN, operada por la escuela de pilotos Adventia, en el municipio de Vallesa de la Guareña (Zamora)



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Declaración provisional

## A-025/2013

---

---

**Accidente ocurrido el 9 de agosto de 2013 a la aeronave Socata TB-10, matrícula EC-FPN, operada por la escuela de pilotos Adventia, en el municipio de Vallesa de la Guareña (Zamora)**



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: 161-14-098-9

---

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.

**Abreviaturas**

ft	pie
min	minuto
NTSB	National Transportation Safety Board de Estados Unidos
TBO	Tiempo entre overhaul (“Time between overhaul”)
TSN	Tiempo desde nuevo (“Time since new”)
TSO	Tiempo desde overhaul (“Time since overhaul”)

**RESUMEN DE DATOS****LOCALIZACIÓN**

Fecha y hora	<b>Viernes, 9 de agosto de 2013, 11:30 hora local</b>
Lugar	<b>Término municipal de Vallesa de la Guareña (Zamora)</b>

**AERONAVE**

Matrícula	<b>EC-FPN</b>
Tipo y modelo	<b>Socata TB-10</b>
Explotador	<b>Adventia</b>

**Motores**

Tipo y modelo	<b>Lycoming O-360-A1AD</b>
Número	<b>1</b>

**TRIPULACIÓN**

Piloto al mando

Edad	19 años
Licencia	Alumno piloto
Total horas de vuelo	34
Horas de vuelo en el tipo	34

**LESIONES**

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

**DAÑOS**

Aeronave	<b>Importantes</b>
Otros daños	<b>No</b>

**DATOS DEL VUELO**

Tipo de operación	<b>Aviación general - Vuelo de instrucción - Soto</b>
Fase de vuelo	<b>En ruta - Crucero</b>

**DECLARACIÓN PROVISIONAL**

Fecha de aprobación	<b>25 de junio de 2014</b>
---------------------	----------------------------





## 1. INFORMACIÓN DEL SUCESO

El viernes 9 de agosto de 2013 la aeronave Socata TB-10, matrícula EC-FPN, despegó del aeropuerto de Salamanca con un único tripulante a bordo, un alumno que realizaba un vuelo local de instrucción. Con anterioridad al vuelo, la inspección exterior y la prueba de motor realizada no evidenciaron problema alguno.

Tras el despegue y transcurridos 20 min de vuelo el motor empezó a funcionar irregularmente, no respondiendo a las acciones que el piloto hacía para ajustar la potencia.

Sin embargo, la indicación de los instrumentos de presión y temperatura de aceite, presión y nivel de combustible y voltímetro mostraban un funcionamiento correcto. Al confirmar que no podía mantener la altitud de 3.600 ft el piloto comunicó a Control su intención de realizar un aterrizaje de emergencia.

Finalmente, sin llegar a pararse el motor completamente, la aeronave tomó sobre un campo y en su recorrido se detuvo sobre el talud del curso de un arroyo. El piloto resultó ileso y la aeronave sufrió daños importantes.

## 2. INVESTIGACIÓN

La investigación realizada reveló que, los ruptores (platinos) de la magneto (doble) habían sufrido el desgaste del seguidor que contacta con la leva conductora del movimiento de apertura y cierre de los contactos y, por tanto, se anuló la capacidad de producir la chispa de ignición.

Asimismo, la causa más probable del desgaste del seguidor de cada ruptor, fue el calor generado en la leva, lo que disminuyó la capacidad de auto-lubricación y/o refrigeración de la misma.

Los datos de la magneto son los siguientes:

<b>Magneto</b>	
Teledyne Continental Motors D-3000	
Número de parte	10-682555-11
Número de serie	E179121G
TBO	2.000 horas
TSO (overhaul 11/09/2009)	1.626 horas

## Declaración provisional A-025/2013

---

<b>Ruptores</b>	
Hartzell	
Número de parte	ES10-382585
TSN	166 horas
Tiempo desde revisión	19 horas

<b>Leva</b>	
Instalada nueva 13/09/2011	
Número de parte	10-382544
TSN	594 horas

La información obtenida ha sido trasladada, a través del National Transportation Safety Board (NTSB), al fabricante de la magneto requiriendo las acciones necesarias para la subsanación de la situación insegura detectada en relación con la magneto.

### 3. PRÓXIMAS ACCIONES

Al término de la investigación se publicará un informe final.